REVISTA DE AERONAUTICA Y ASTRONAUTICA

DOSSIER:

LA LEY ORGANICA DE LA DEFENSA NACIONAL Y LA ORGANIZACION MILITAR

REPORTAJE:

ALA 12 - B. A. de Torrejón

SEPTIEMBRE 1980

NUM. 477

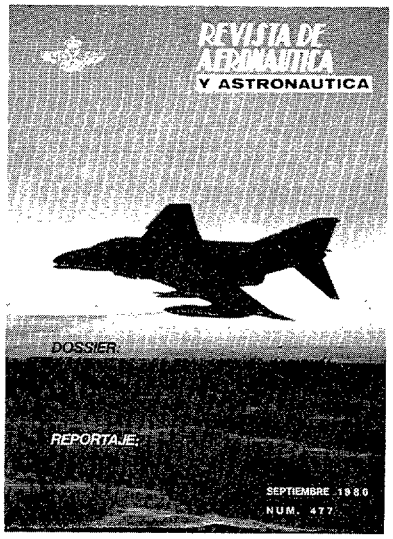
REVISTA DE AERONAUTICA Y ASTRONAUTICA

PUBLICADA POR EL
EJERCITO DEL AIRE
AÑO XL - NUMERO 477

SEPTIEMBRE 1980

Depósito legal: 5.416-180 - ISSN 0034-7.647

Dirección y Redacción: Teléf. 244 26 12 — PRINCESA, 88 - MADRID-8 — Administración: Teléf. 244 28 19



Nuestra Portada: Los aviones del 43 Grupo cooperan eficazmente en la extinción de los incendios forestales

Director:
Coronel: Emilio Dáneo Palacios

Subdirector:
Coronel: Ramón Salto Peláez

Redactores:
Tte. Coronel: Antonio Castells Be
Tte. Coronel: Vicente Hernández García
Tte. Coronel: Ramón Fernández Sequeiros
Tte. Coronel: José Sánchez Méndez
Tte. Coronel: Miguel Ruiz Nicolau
Tte. Coronel: Jaime Aguilar Hornos

Secretarios de Redacción:
Capitán: Estanislao Abellán Agius
Teniente: Antonio M.ª Alonso Ibáñez

Administración:
Tte. Coronel: Federico Rubert Boyce
Capitán: Angel Santamaría García
Comandante: Carlos Barahona Gómez

Imprime:
Gráficas Virgen de Loreto

Número normal	125	pesetas
Suscripción semestral	700	"
Suscripción anual	1.400	"
Suscripción del extranjero (más gastos de envío)	2.500	"

S U M A R I O

	Págs.
EDITORIAL	928
CARTAS AL DIRECTOR	929
NOTICIARIO	931
XXVI P.A.I.M. *Por Manuel Corral Baciero*	937
EL AVION Y SU EMBLEMA	943
SERVIDORES HUMILDES. *Por Manuel Terrín Benavides*	945
ALA 12, BASE AEREA DE TORREJON. *Por Eduardo Zamarripa Martínez, Capitán del Arma de Aviación*	947
PROYECTO DE ORDENACION URBANISTICA DE LA A.G.A. *Por Leocricio Almodóvar Martínez, Tte. Coronel del Arma de Aviación*	958
LA A.G.A. Y LA FORMACION DE LOS FUTUROS MANDOS. *Por Federico Michavila Pallarés, Coronel del Arma de Aviación*	963
SEMBLANZAS: MANUEL NEGRON DE LAS CUEVAS. *Por Emilio Herrera Alonso, Coronel del Arma de Aviación*	968
75 AÑOS DEL R.A.C. XXI VUELTA AEREA A ESPAÑA., 4.º TROFEO DE S. M. EL REY, *Por Jesús J. Marcos Ingelmo*	971
FORMACIONES DE LA CAZA BRITANICA EN EL VERANO 1940. *Por Darío Vecino*	975
ENCUESTA DEFENSA OTAN. *Por Manuel Corral Baciero*	982
LOS LIMITES DE LA DISCIPLINA EN LOS EJERCITOS DEL AREA OCCIDENTAL. *Por Prudencio García Martínez de Murguía, Comandante Ingeniero de Armamento y Construcción*	987
DOSSIER: LEY ORGANICA DE LA DEFENSA Y LA ORGANIZACION MILITAR	993
LOS CRITERIOS BASICOS DE LA DEFENSA NACIONAL Y LA ORGANIZACION MILITAR. *Por Ramón Fernández Sequeiros, Tte. Coronel del Arma de Aviación*	994
BREVE HISTORIA DE SU GESTACION EN LAS CORTES GENERALES. *Por Miguel Ruiz Nicolau, Tte. Coronel del Arma de Aviación*	1002
ESTUDIO COMPARATIVO CON LA LEGISLACION ACTUAL. *Por Antonio Espinosa Paredes, Tte. Coronel del Arma de Aviación*	1006
TEST AERONAUTICO. *Por José Santaner Garau, Comandante del Arma de Aviación*	1018
LA AVIACION EN LOS LIBROS. *Por Luis Marimón Riera, Coronel del Arma de Aviación*	1019
¿SABIAS QUE. . .?	1021
AYER, HOY Y MAÑANA	1023
LA AVIACION EN EL CINE. *Por Víctor Marinero*	1027
ASTRONAUTICA	1029
MATERIAL Y ARMAMENTO	1032
INDUSTRIA NACIONAL	1036
ULTIMA PAGINA, PASATIEMPOS	1038
BIBLIOGRAFIA	1042

RELACION DE CORRESPONSALES:

MADRID:
Kiosko Cea Bermúdez, 46. Kiosko Galaxia, Fernando El Católico, 86. Kiosko San Francisco de Sales, 30. Kiosko Princesa, 84. Kiosko Plaza Inmaculada Concepción. Kiosko Alcalde, Plaza de la Cibeles. Kiosko Puerta del Sol. Librería Agustinos, Gaztambide, 75. Librería Gaudí, Argensola, 13. Librería Rosales, Tutor, 57. Kiosko Hospital del Aire, Arturo Soria, 86.

ALBACETE: Lib. "Albacete Religioso". Marqués de Molins, 5.
BARCELONA: Librería Occidente, Paseo de Gracia, 73. Sodad. Gral. Esp. Librería, Avila 129.
GRANADA: Librería Continental, Avda. José Antonio, 2
P. DE MALLORCA: Distribuidora Rotger S.A., Santacilla, 4.
SANTOÑA (Santander): Lib. "ELE", Marqués del Robrero, 11.
SEVILLA: Antonio de la Rosa, Fernando IV, 23.

EDITORIAL

No cabe duda que la era que nos ha tocado vivir, comparada con épocas no muy lejanas, es sociológicamente más perfecta, económicamente más justa y tecnológicamente mucho más compleja. Ello es así porque la imaginación y el pensamiento humanos trabajan constantemente desarrollando ciencias hasta ahora poco conocidas, descubriendo nuevos métodos de trabajo y profundizando, cada vez más, en todas las ramas del saber. Lo conocido se parcela para profundizar más, y nuevas especialidades surgen constantemente.

Todo ello trae como consecuencia la necesidad en el hombre de una formación básica más amplia y más profunda y a la vez una mayor especialización dentro de un campo determinado.

Tanto la enseñanza media como la universitaria buscan constantemente adecuar sus programas a esas necesidades, y estamos viviendo una serie de reformas que no terminan de encajar.

En la vida militar, como en cualquier otro campo de la sociedad, se reflejan estas inquietudes, y desde las páginas de las revistas internas de información profesional, así como desde las aulas, se aboga por una reforma en la enseñanza militar, tanto básica como permanente.

Se proponen campos tan amplios y variados como Psicología, Sociología, Política, Constitución, Leyes Laborales, Ley de Régimen Administrativo, Informática, Investigación Operativa, ***Management***, etc., todo relacionado, es verdad, con la vida y la administración militar, pero que son aspectos secundarios del problema la mayoría de ellos.

Es la razón de ser por la que fueron apareciendo todos los cuerpos: Intendentes, Médicos, Ingenieros, Interventores, Jurídicos, etc. Apoyar la acción de las "Armas".

El militar nace "por" y "para" la guerra y no para la administración; todo lo que pueda apartarle de esta finalidad, disminuir el espíritu combativo o perjudicar el conocimiento y manejo de las armas, así como de las técnicas de empleo, debe ser tratado con muchísima prudencia. No puede haber primacía de los valores intelectuales sobre los guerreros; intelectuales, sí; pero además "de". Pueden y deben superponerse, pero sin olvidar la preponderancia. Todos estamos de acuerdo en que, como consecuencia de la evolución antes señalada, la formación intelectual es imprescindible, pero siempre subordinada a la finalidad principal: la guerra.

Cuanto más completa sea la formación del hombre, mejor será para él y para la organización, pero teniendo en cuenta siempre el planteamiento correcto. Los mandos en el Ejército, tienen una misión concreta, prepararse para el combate en todos sus aspectos (planear, organizar, coordinar y dirigir); la administración es una necesidad que hay que cumplir para que las armas operen, pero nada más. No podemos confundir las necesidades que siente y padece la organización con aquella formación que se debe dar al individuo cuyo futuro sea el mando de la misma.

Hoy día que tan de moda está comparar al Ejército con una empresa moderna, nos puede servir de ejemplo el ver que su dirección no está en manos de los especialistas de que se sirve, sino de hombres con capacidad de dirección, es decir, con dotes de mando.

Quizás sea el momento de que las F.A.S. se planteen la necesidad de crear nuevos cuerpos o nuevas especialidades que aparecen como necesarias en el funcionamiento de las mismas. Hay que descargar a las ramas operativas de cualquier preocupación que les aparte de su verdadera finalidad. ■

Cartas al Director

LA MUJER EN LAS FUERZAS ARMADAS

Desde Córdoba nos escribe GLORIA NAVARRO, quejándose, como ella dice, de los tópicos establecidos desde hace siglos en nuestro país.

Soy una mujer que quiere exponer sus ideas en unas breves líneas. Pero no como madre o esposa sino como una profesional de la meteorología.

Veo con satisfación que en el reportaje sobre el 402 Escuadrón (Unidad Especial de Helicópteros), se hacía referencia a una mujer como compañera de trabajo e integrante de un equipo militar. La mujer empieza a desempeñar su trabajo en el ejército como un militar más.

En octubre de 1975, con apenas un año dentro del Servicio Meteorológico, tuve que hacerme cargo en Comisión de Servicio de la Oficina Meteorológica del Aeródromo militar de El Aaiún; en aquellos momentos de tensión tuve que separarme de mi marido y de mi hijo (de quince meses de edad) e ir a donde me reclamaba mi deber. No me quejo, fui con alegría y entusiasmo, pues era algo que yo había deseado desde niña, ser y sentirme militar.

Ningún hombre alzó su voz para protestar de aquella intromisión femenina en una Base Militar, todos me consideraron como un compañero más, como un oficial responsable y al que todas las mañanas el soldado de servicio destinado en la Oficina Meteorológica la saludaba con un "Buenos días, mi teniente".

Los años pasan y con ellos se va aumentando la experiencia y la capacidad para desempeñar tu trabajo. Y es ahora cuando la amargura invade mi corazón, cuando intento ser destinada a una Base (en ella está destinado mi marido) y veo que me enfrento a un muro infranqueable "Una mujer no va a ser destinada a una Base, hay obligación de llevar uniforme y no puede ser, además hay otro tipo de problemas".

Y yo me pregunto ¿Qué tipo de problemas? ¿Por qué no? ¿Por qué se nos niega la satisfación y el orgullo de poder vestir un uniforme militar? Una profesional va a su puesto de trabajo a desempeñar éste lo mejor que sepa sin dedicarse a coquetear con todo el mundo. Una mujer sabe hacerse respetar por sus subordinados igual que un hombre; y sabrá, indudablemente, hacer que se respete el uniforme que vista. Otros países lo han comprendido ya, ¿vamos a ser los españoles los últimos en comprenderlo? Muchas veces se ha visto bajar de un F-16 a una piloto norteamericana ¿Por qué en nuestro país no puede una mujer dar un "Briefing" en una base, e incluso a ser una excelente piloto militar?

Termino recordando a una gran mujer, una gran piloto de pruebas, una gran piloto a la que se le encomendaron peligrosas misiones, una gran volovelista una valiente a quien admiraré siempre: Hanna Reitsch.

IMPUESTO SOBRE LA RENTA

Desde Madrid, MANUEL RUBIO nos remite una nota dirigida al Capitán Alfaro que transcribimos a continuación:

"Querido amigo: muchas gracias por tu detallado y perfecto trabajo titulado "La Reforma Fiscal en el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas", publicado en nuestra Revista del pasado mes de abril, trabajo que nos ha disipado muchas dudas y ha contribuido a ver las cosas que parecían complicadas de forma más sencilla".

COLECCIONABLE DE MODELOS DE AVIONES

El Teniente Coronel BOIX BLASCO, desde Madrid, nos hace una sugerencia.

Desde hace algún tiempo se viene publicando, en sistema coleccionable, los distintos modelos o tipos de aviones en servicio en nuestro Ejército, con los emblemas de las Unidades que los utilizan.

Creo que sería interesante que se hiciera para adquisición voluntaria una emisión de un álbum con todos los aviones actualmente en servicio y sus características técnicas. También podría emitirse otro álbum con todos los aviones que hubo en España hasta julio de 1936 y un tercero con los aviones que prestaron servicio desde esa fecha hasta la entrada en servicio del más antiguo de los que figuren en el primer álbum referido. Como complemento de las características de los diversos aviones, podría especificarse, en cada uno, el tiempo en que han estado en servicio. También podría estudiarse si sería más conveniente hacer un solo álbum en vez de los tres antes mencionados, toda vez que la encuadernación será más económica. Asimismo, quizás fuera conveniente que la encuadernación se hiciera por el sistema de hojas sueltas intercambiables, para facilitar la obtención de fotocopias, que nuestros hijos pudieran necesitar para sus trabajos escolares. Podría lanzarse esta sugerencia al público y sondear las posibilidades de venta entre los interesados. ■

NOTICIARIO

Visitas del Jefe del Estado Mayor del Aire

Siguiendo con el plan de visitas que viene realizando el Jefe del Estado Mayor del Aire, Teniente General don Emiliano José Alfaro Arregui, a distintos Mandos, Unidades y Organismos de este Ejército, durante el mes de julio ha visitado los siguientes lugares:

ESCUELA DE REACTORES DE TALAVERA LA REAL (BADAJOZ)

— El día 1 de julio visitó la Escuela de Reactores de Talavera la Real (Badajoz), donde, desde primeras horas de la mañana, recorrió las distintas aulas, dependencias e instalaciones dedicadas a servir de centro y elementos de enseñanza a los futuros pilotos de combate de nuestras Fuerzas Aéreas. Más tarde se reunió con el personal destinado en la misma para interesarse acerca de la marcha del Centro y atender a las sugerencias que, en beneficio de un mejor aprovechamiento de los recursos, le fueron expuestas.

ESCUELA DE TRANSMISIONES DEL EJERCITO DEL AIRE

— El día 4, acompañado por el Teniente General Jefe del Mando de Personal, don Juan Retuerto Martín, y del General Director de Enseñanza, don Felipe Sequeiros Bores, realizó una visita de inspección a la Escuela de Transmisiones, donde el Coronel don Gabriel de la Cruz Giménez, Jefe de la misma, les expuso la programación y el desarrollo de los distintos cursos que en ella se han impartido durante el presente año a los 744 alumnos, así como la problemática que se presenta como consecuencia de la actualización de las enseñanzas y de la modernización de sus instalaciones y equipos.

CLUB DE SUBOFICIALES DEL ESCUADRON DE VIGILANCIA AEREA NUM. 5

— El día 18 se trasladó a la ciudad de Alcoy para asistir a la inauguración del Club de Suboficiales del Escuadrón de Vigilancia Aérea núm. 5, en la zona residencial del mismo. A continuación siguió viaje hasta la Academia General del Aire para reunirse con el presidente de Construcciones Aeronáuticas, S.A. (CASA) y un equipo de expertos a fin de estudiar la versatilidad y óptimo rendimiento del avión CASA C-101 que es utilizado como sistema de enseñanza avanzada en la Academia General del Aire. Al mismo tiempo establecieron la coordinación de necesidades que fije la secuencia de entregas sucesivas de dichos aviones al referido Centro docente.

Visita a Canarias de las Escuelas de Estado Mayor

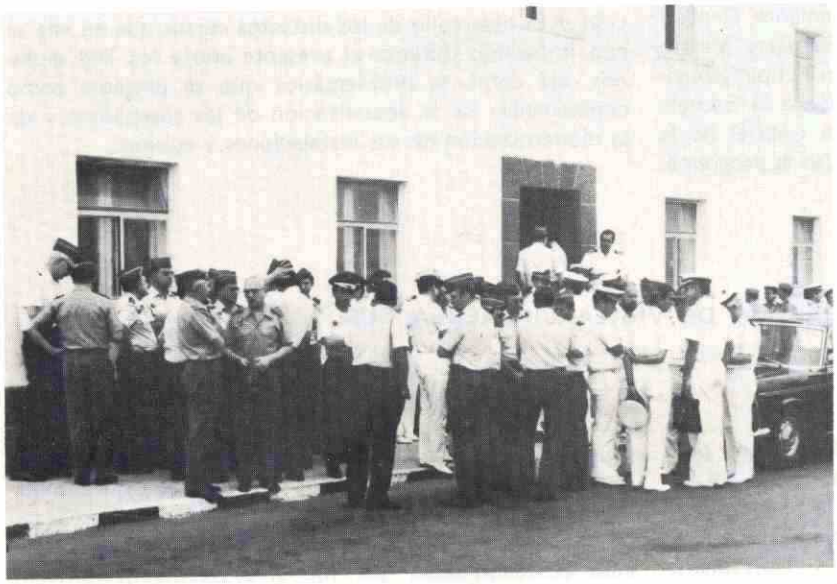
Como complemento del "Ejercicio INTERESCUELAS 80" que dirigido por la Escuela Superior del Aire han desarrollado las Escuelas de Estado Mayor de los tres Ejércitos, los Jefes y Oficiales que integran las respectivas Promociones, en compañía de los Coroneles Directores y Profesores, han visitado diversas instalaciones de interés militar ubicadas en las Islas Canarias.

A bordo de dos aviones T-10 "Hércules" del Ala núm. 31 llegaron a la Base Aérea de Gando, donde iniciaron la visita recorriendo las instalaciones de la misma, así como la del Escuadrón de Vigilancia Aérea núm. 8.

La Armada, por su parte, recibió a la expedición en el Arsenal de la Zona Marítima para, posteriormente, ya en el Cuartel de la Agrupación de Infantería de Marina, presenciar diversos ejercicios tácticos donde apreciaron de manera notable el gran estado de entrenamiento y puesta al día de personal y material intervinientes en los mismos.

En Tenerife los componentes de los cursos de Estado Mayor asistieron a una presentación del Estado Mayor del Mando Unificado donde vivieron de cerca su problemática, así como las características peculiares del mismo.

Sin embargo, sin duda alguna, la visita más emotiva tuvo lugar en Fuerteventura, ya que fueron huéspedes del Tercio don Juan de Austria de la Legión, donde además de recorrer las nuevas instalaciones del Acuartelamiento del Puerto Rosario, construídas enteramente por los Legionarios, presenciaron en el Patio de Armas los actos del "Sábado Legionario" con ofrenda floral ante el Monumento a los Caídos, siendo la visita a esta isla la única etapa del periplo canario realizada por las Escuelas de Estado Mayor.



La 36.ª Promoción de Estado Mayor del Aire está compuesta por 25 Jefes de la Escala del Aire, de Tierra y de Tropas y Servicios, así como 8 Jefes de las Fuerzas Aéreas de Argentina, Chile, Colombia, Guatemala y Uruguay.

Convenio entre la Cruz Roja Española y el Ejército del Aire

El día 26 de junio, la presidencia de la Asamblea Suprema de la Cruz Roja Española y el Ejército del Aire han suscrito, animados del mejor espíritu y deseo de colaboración en aquellos altos fines que los inspiran, un Convenio de Cooperación para la Organización y funcionamiento conjunto en las operaciones de Salvamento y Socorro de vidas humanas en los casos de accidente aéreo, catástrofe o calamidad pública.

El carácter de este convenio es marcadamente técnico y en él se regulan, de una forma general, la cooperación entre ambos organismos para una mayor y más estrecha colaboración en las Operaciones de Salvamento y Socorro de vidas humanas, sabiendo por la experiencia que la eficacia en la prestación del Salvamento y Socorro para remediar o aminorar las desgracias humanas en los casos de emergencia, siniestro o desastres de cualquier tipo, dependen fundamentalmente de la oportunidad y coordinación de estas acciones, para lo que se requiere, entre otras cosas, un estudio de necesidades y planificación de las acciones a ejecutar, así como una previsión y normalización de los procedimientos a seguir en cada situación. Con este fin se crea una comisión permanente como órgano de relación natural entre el S.A.R. y la Cruz Roja, presidida por el General Jefe de la Agrupación del Cuartel General del Ejército del Aire.

Las bases legales por las que ambos Organismos suscriben este Convenio son: por parte de la Cruz Roja: Los principios fundamentales de la Cruz Roja, Convenios de Ginebra, Protocolos adicionales, Estatutos y Reglamentos de la Cruz Roja Española; por parte del S.A.R. (Servicio de Búsqueda y Salvamento Aéreo): Cuanto especifica el Reglamento de dicho Servicio, las instrucciones conjuntas suscritas por el Estado Mayor del Aire con el de la Armada, y con la Guardia Civil y otras particulares e internacionales y para ambas, cuantas disposiciones, resoluciones y recomendaciones se encuentren vigentes y les afecten.

En el Convenio firmaron, por parte del Ejército del Aire, el Jefe del Estado Mayor del mismo, Teniente General don Emiliano José Alfaro Arregui, y por parte de la Cruz Roja, don Enrique de la Mata Gorostizaga.

Convenio sobre Campamentos Juveniles

En el Cuartel General del Aire tuvo lugar, en la mañana del día 26 de junio, la firma del convenio de Colaboración entre el Ejército del Aire, el Ministerio de Cultura y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

El objetivo del mismo es facilitar a los jóvenes el conocimiento de la realidad aeronáutica española y la apreciación de los valores castrenses que adornan a las fuerzas armadas encargadas de velar por la seguridad de nuestra Patria.

Por todo ello y buscando el desarrollo de actividades que aunen ese conocimiento se han reunido, de una parte, doña Carmela García-Moreno Teixeira, Directora General de la Juventud y Promoción Sociocultural; don Diego Iñiguez Sánchez-Arjona, Director General de Transporte Aéreo, y don Tomás Sánchez Sanjuán, General Delegado de Acción Social en el Cuartel General del Ejército del Aire, acordando establecer este convenio de colaboración que fomente las actividades aeronáuticas entre la juventud.

Para lograr estos fines el Ejército del Aire autoriza al Instituto de la Juventud del Ministerio de Cultura al uso de una serie de instalaciones y material aeronáutico y asesoramiento técnico en el Aeródromo de Villafría (Burgos). Por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones se facilitarán medios materiales y profesorado para la realización de los Cursos de Vuelo a Vela y Aeromodelismo que se organicen. El Instituto de la Juventud del Ministerio de Cultura organizará, dirigirá y realizará, todas cuantas actividades sean posibles con los medios e instalaciones puestos a su servicio, así como la conservación y mantenimiento del material e instalaciones cedidas. El Ejército del Aire preservará el horario que precise para que sus oficiales puedan documentar y asesorar en las técnicas propias de la actividad que se vaya a desarrollar.

La selección de los participantes se efectuará por una Comisión conjunta formada por personal de los dos Ministerios y el Ejército del Aire, cuando las convocatorias sean abiertas, y por este último cuando sólo participen hijos del personal del Ejército del Aire y antigua Milicia Aérea Universitaria. Estos últimos tendrán preferencia de participación en todas las actividades que se organicen.

Para dar la máxima eficacia al presente Convenio, se constituye una Comisión de Coordinación que se reunirá como mínimo una vez al año, encargándose de establecer un plan anual de actuación, que se someterá a la aprobación de los tres Organismos. Por otra parte y dentro también del marco de este convenio, se podrán ampliar las actividades juveniles a otras instalaciones del Ejército del Aire, de la Dirección General de la Juventud y Promoción Socio-cultural.

Todos los servicios sanitarios de los participantes, como los Riesgos de Responsabilidad Civil y de Accidentes de los asistentes y del Personal Técnico, estarán cubiertos mediante la contratación de una Póliza para actividades juveniles y personal Medio necesario y se reserva al Instituto de la Juventud para documentar a los participantes con la Licencia Federativa correspondiente.

EL ALA NUM. 21 RECIBE LA VISITA DE LA ESCUELA DE GUERRA AEREA PORTUGUESA

El día 9 de julio, los componentes de la Escuela de Guerra Aérea Portuguesa visitaron el Ala núm. 21, sita en la Base Aérea de Morón, donde, después de ser recibidos por el Coronel Jefe de la misma, don Lucio Recio de la Serna, les fue expuestas en la Sala de Conferencias la misión y objetivos del Ala, así como del cometido dentro del mando Aéreo Táctico.

Posteriormente recorrieron las diversas dependencias de la Base, y presenciaron una exhibición estática aérea de los aviones A-9 y Super-Saeta, material aéreo con el que está dotada el Ala núm. 21.

ENTREGA DE TITULOS EN LA ESCUELA DE INFORMATICA

En la Escuela de Informática del Ejército del Aire tuvo lugar, el 25 de junio último, la entrega de Diplomas a los Jefes y Oficiales que realizaron el Curso de Diplomados de Informática Militar, el cual tuvo una duración de nueve meses.

Asimismo, y con anterioridad, los Suboficiales que siguieron el Curso de Programadores de Informática Militar, recibieron también en la Escuela sus títulos correspondientes.

V TROFEO "ROGER BELLON" DE PARACAIDISMO

Entre los días 10 y 14 del pasado mes de julio, el equipo nacional de paracaidismo participó, en el aeródromo de Vichy Charmeil (Francia), en el Campeonato Internacional denominado Trofeo "Roger Bellon" en su quinta edición.

Participaron en el mismo un total de 16 equipos (12 masculinos y 6 femeninos), consiguiendo el equipo español, en la clasificación individual, el quinto y octavo puestos y, por equipos, el tercero, con el consiguiente trofeo.

El equipo nacional estaba compuesto por el Brigada GAMONAL, del Ejército de Tierra, y por el Sargento GURREA y Cabos 1.° ABELLAN y CORONA, de la Patrulla Acrobática del Ejército del Aire.

Actividades en el Parque Central de Transmisiones del Aire

Siendo preocupación del Teniente General Jefe del Mando de Material del Ejército del Aire, don Emilio O'Connor Valdivielso, así como del Coronel Jefe del Centro el procurar al personal laboral y civil del Parque

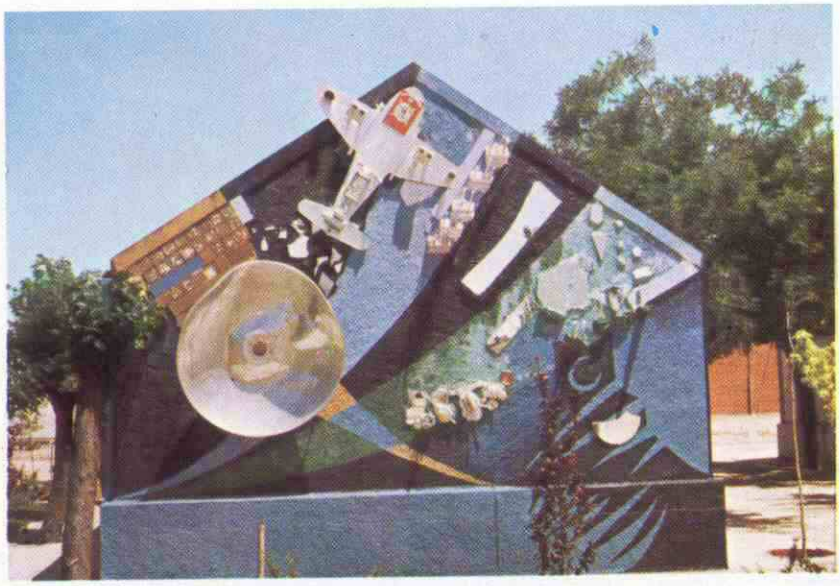
Central de Transmisiones una situación que les hiciera sentir satisfacción en sus actividades, hace meses se acometió la obra de acondicionar dos viejos barracones, uniendo ambos y logrando una instalación moderna en la cual la gente se pudiera sentir cómoda en aquellos momentos de descanso que a lo largo de la jornada laboral se dedican a reponer las fuerzas desgastadas con el quehacer diario.

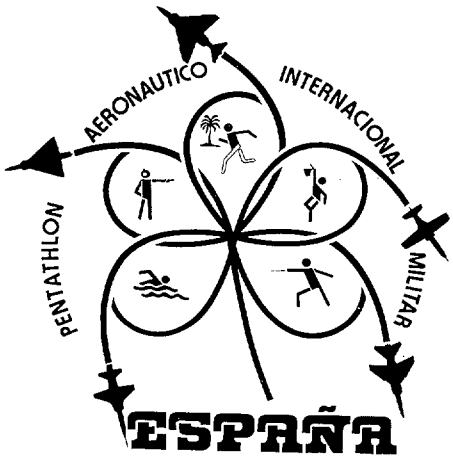
La remodelación de estas instalaciones han sido obra de todo el personal destinado en el Centro, corriendo a su cargo el diseño, la construcción, así como la decoración, contribuyendo unos de forma directa en el proyecto y otros indirectamente aportando su fuerza moral y general entusiasmo.

Sin embargo, y siendo loable la labor desarrollada por todos, merece destacarse el trabajo de don José Luis Caras, operario del Parque, así como el del Sr. John Mac Phee, Catedrático de la Escuela Superior de Bellas Artes de Glasgow. El primero de ellos, empleando una técnica muy personal, de excepcional valor artístico, efectuó la realización de una tabla en bajo-relieve situada en el frontispicio de la cafetería, cuyo motivo está representado por los dos animales más característicos del país -el toro y el caballo-, junto con los nómadas de aquel período.

Por su parte, Sr. John Mac Phee ha contribuído de forma total y absolutamente desinteresada a la fabricacación de un mural a la intemperie, siendo la idea central del mismo la comunicación, tanto entre hombres como entre éstos y la naturaleza y el espacio. Para su realización, y así lo relata en la Unidad: "viejos tubos pintados de oro y plata eran los satélites; cristales rotos las estrellas, un viejo radar simulando una luna gigante; espejos para reflejar los árboles, el sol y las nubes y un pequeño avión que antes funcionaba como probador de instrumentos de vuelo, rompió la forma del techo en su intento de llegar al infinito".

Estas obras realizadas en el Parque Central de Transmisiones del Ejército del Aire pueden ser el punto de partida de una serie de proyectos en los cuales todos contribuyen a hacer de las instalaciones utilizadas un lugar más agradable, ya que ello redundaría en un mejor aprovechamiento del trabajo cotidiano.





XXVI P.A.I.M.

Por MANUEL CORRAL BACIERO

Cuando en la tarde del 6 de agosto de 1980 el equipo nacional de Pentathlón Aeronáutico subía al podium para recoger el trofeo que le acreditaba como campeón absoluto del XXVI Pentathlón Aeronáutico Internacional Militar (P.A.I.M.), la emoción y el aplauso de los espectadores españoles presentes no hacían más que poner calor al refrendo que el esfuerzo de nuestros representantes recibía en aquel momento.

◀

XXVI P.A.I.M.:

Acto de inauguración

Coroneles Widmark, Mesa y Villalaín y los equipos.

Campeones individuales:

1.° Pettersson (Suecia)
2.° Luengo (España)
3.° Plaza (España)

Dejemos para la historia que el lugar era la Plaza de Armas del Pabellón de Alumnos de la Base Aérea de Matacán; la hora, las 19,25 y que el Acto de Clausura estuvo presidido por el General Jefe del Estado Mayor del Aire, Teniente General D. Emiliano José Alfaro Arregui, acompañado por el Gobernador Civil, Presidente de la Diputación y Vicerrector de la Universidad de Salamanca, y por el Coronel sueco Widmark, representante del Consejo Internacional del Deporte Militar (C.I.S.M.) y los Coroneles Mesa, Jefe de la Base Aérea de Matacán, y Villalaín, Director General del XXVI P.A.I.M.

A un lado, los Jefes de delegaciones y observadores desplazados al XXVI P.A.I.M., al otro, personal de la Base e invitados. Al frente, los siete equipos competidores: Brasil, Suecia, Finlandia, Noruega, Dinamarca, Turquía y España.

Queda dicho que nuestro equipo fue el campeón, con 14.718 puntos, seguido de Suecia, 13.644 y Brasil, 12.705. De esta forma, nuestro equipo batía el récord de puntuación establecido por Suecia (1977) en 14.369 puntos.

Asimismo, en individuales, los tres primeros clasificados superaban el récord que obstentaba Petterson desde 1977, con 4.909 puntos.

No fue posible a nuestros competidores (Capitanes Luengo y Mora y Tenientes Talavera y Plaza) alzarse con el primer puesto individual, que quedó en manos del Teniente sueco –y olímpico en su país– Lennart Petterson (4.954 puntos). Sin embargo, se le quedaron muy a la zaga: Luengo, 2.° clasificado, a sólo 6 puntos. Plaza, 3.er clasificado, a sólo 8 puntos y Mora, 4.°, ya más distanciado, con 4.824 puntos. Talavera ocuparía el 7.° lugar entre los 28 competidores.

Por pruebas individuales, excepto en natación, que fue para el finlandés Palm, cabe también repetir adjetivos para calificar los resultados de los 4 competidores españoles. Así, en Tiro, Luengo, 1.er clasificado. En esgrima, campeones con igualdad de victorias, Petterson y Mora. En Baloncesto, victoria holgada de Plaza. En obstáculos, 2 españoles, Luengo y Mora, quedaban a sólo una décima (o a 2 puntos) del campeón, el noruego Haavoll, y en Orientación Mora hacía una gran prueba en 46'50", reduciendo la marca establecida por Petterson en 47'29" que hacía dudosa nuestra victoria.

Queremos apuntar dos aspectos diferentes en esta crónica de urgencia, que sabemos incompleta por extensión y valoración. Es el primero el organizativo, será el segundo el deportivo.

Tras siete años (la anterior ocasión fue en San Javier, en 1973) ha vuelto el P.A.I.M. a España de la mano de nuestros representantes en el C.I.S.M. y bajo la gestión directa de la Junta Central de Educación Física y Deportes del Ejército del Aire. Junto al reto deportivo, hemos tenido los españoles que enfrentar al organizativo. Durante ocho días iban a convivir con nosotros delegaciones deportivas de 6 países extranjeros y observadores de otros 4: Chile, Argentina, Uruguay y Argelia. Durante 4 días se iban a desarrollar competiciones dispares entre sí, cada una de las cuales requiere distinta organización, lugar, jueces, controles, etc. A la vez había que organizar todo el apoyo adecuado para el desarrollo de la competición: alojamientos, comedores, transportes, enlaces, intérpretes, atenciones generales...

La larga lista de personas que han volcado su esfuerzo en el XXVI P.A.I.M. haría insuficiente el espacio de que disponemos, y aún olvidaríamos alguien a la hora de reconocer el trabajo. ¿El resultado? Este cronista tam-

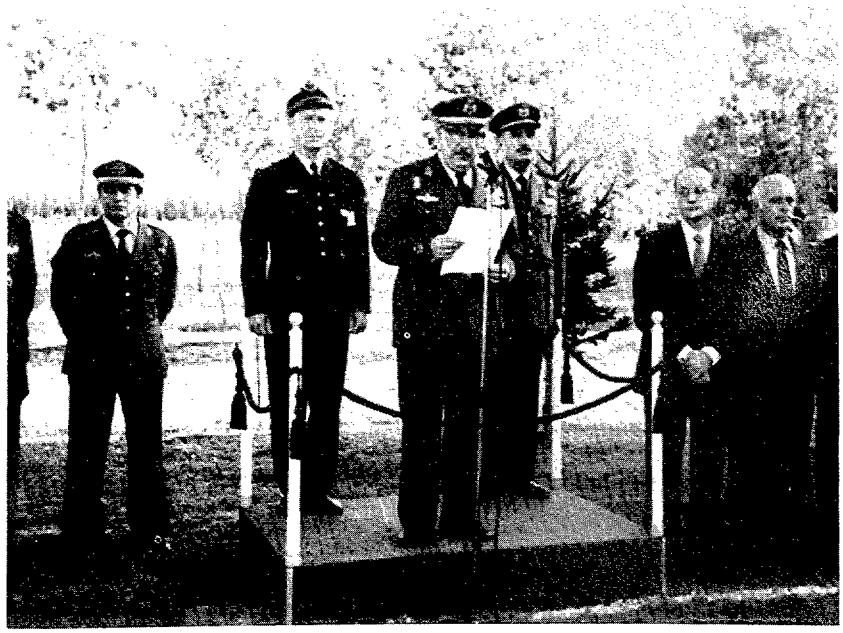
bién ha aportado su granito de arena, por lo que, siendo parte interesada, no puede manifestarse. Sólo quiere dejar aquí el reconocimiento a las instalaciones deportivas salmantinas, personas y empresas que han ofrecido tan generosamente su colaboración al Ejército del Aire y a los organizadores de este Pentathlón Aeronáutico para facilitar su realización y dar realce a todas las actividades. Reconocer aquí el esfuerzo que ha hecho la Base Aérea de Matacán, su Jefatura, personal y servicios, siempre dispuestos a contribuir a lo que solicitase de ellos, es sólo dejar constancia escrita de una realidad vivida.

¿Y en el aspecto deportivo? Quedan ya expuestos los resultados, datos fríos de un palmarés si no se intenta explicar cómo se ha llegado a ellos y qué hay detrás de todo este asunto del Pentathlón Aeronáutico, tema para muchos, incluidos bastantes miembros del Ejército del Aire, completamente desconocido.

Nuestro equipo se formó tras el 16° Pentathlón Aeronáutico Nacional, celebrado también en Salamanca el pasado mes de junio, y desde entonces ha estado sometido a un intenso entrenamiento que, unido a una preparación que ya es larga y que para varios de los competidores se inició en la Academia General del Aire, ha dado los resultados que conocemos. Los datos que se manejaban es que nuestro equipo ha subido un 10-15 por ciento en puntuación, frente al año pasado y que este esfuerzo ha conseguido romper el casi monopolio de los equipos nórdicos en la competición. No se dormirán en los laureles nuestros pentathlonianos y 1981 será el contrastre, fuera de España, de los altos niveles logrados aquí. No hubo este año prueba aérea, pero sí hubo una reunión informativa, habitual en la competición, donde el representante del C.I.S.M., Director de la Prueba y Jefes de Delegaciones expusieron los objetivos y medios de la organización deportiva militar internacional y aspectos sobre el Pentathlón Aeronáutico y otros deportes.

EQUIPOS CAMPEONES:

1.° España
2.° Suecia
3.° Brasil



XXVI P.A.I.M.: ACTO DE CLAUSURA
El General Alfaro, con los Coroneles Widmark y Mesa.

Requiere más espacio tocar lo allí tratado y otros muchos aspectos del XXVI P.A.I.M. que para los que le hayan vivido harán que sepa a poco esta crónica. Quedémonos con un dato de esa rueda informativa: En una Base Aérea francesa se ha comprobado que el nivel de los pilotos que practican el Pentathlón subió un 13,7 por ciento después de un año, frente a los que no lo practicaron.

De este dato y de la efectividad del Pentathlón para mantener la forma psicofísica de los pilotos son conscientes nuestros jóvenes pentathlonianos, sus entrenadores y los encargados de la actividad deportiva en el Ejército del Aire.

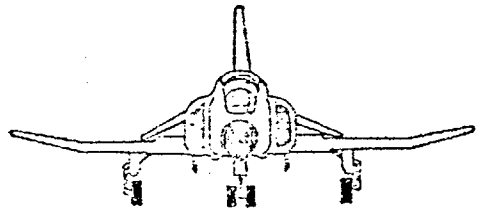
Su esfuerzo, sacado en la mayoría de las ocasiones de su propio tiempo libre, se ha convertido en unas medallas de las que todos nos sentimos honrados. (A lo largo del historial del P.A.I.M., España ha ganado 3 veces la Prueba Aérea, tiene 1 medalla de Oro y 2 de Bronce por equipos y 2 de Plata y 1 de Bronce individuales.) Su dedicación y la práctica del Pentathlón requiere por parte de todos unas facilidades y promoción, ya que no está en juego sólo el aspecto deportivo, sino el profesional, aunque de esto se pueda hablar algún día desde estas páginas con argumentos más elaborados.

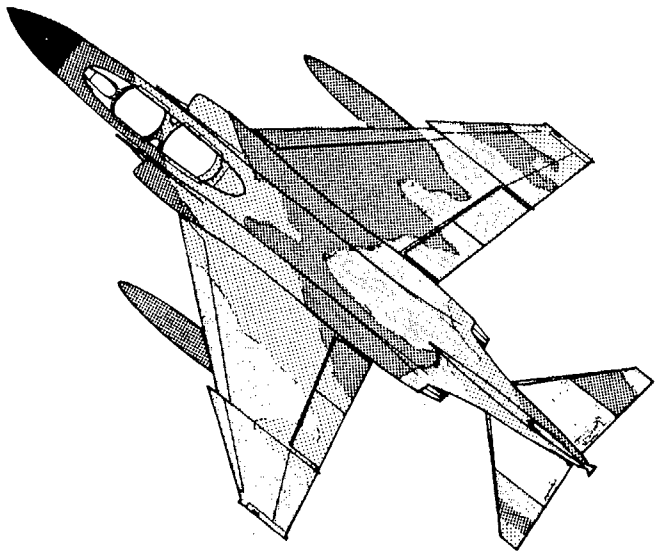
o O o

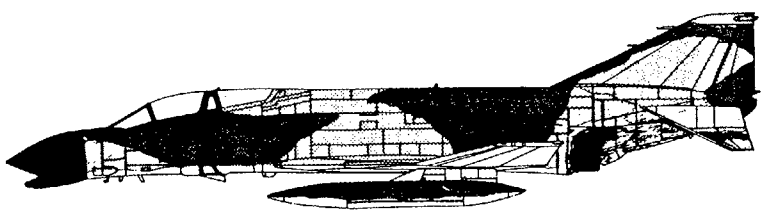
El Avión y su Emblema

Encuadrada en el recién creado Mando Aéreo de Combate, el Ala 12 vuela fundamentalmente en misiones de Defensa Aérea desde marzo de 1971. El Gato Montés de su emblema no deja lugar a dudas de su "sana" agresividad.

F-4 "PHANTOM" (C.12)







MCDONNEL-DOUGLAS F.4C "PHANTOM"

Avión de superioridad aérea todo tiempo, preparado para realizar misiones clásicas de caza en ataques de corto y gran radio de acción, apoyo táctico e interceptación.

DIMENSIONES

- Envergadura . . . . . .11,90 metros
- Longitud . . . . . .17,86 metros
- Altura . . . . . 5,19 metros

GRUPO MOTOPROPULSOR:

- Dos motores General Electric J-79/GE-15, de 17.000 libras de empuje máximo.

VELOCIDAD:

- Máxima . . . . . 2.540 km/h.
- De aterrizaje . . . . . 240 km/h.
- De despegue . . . . . 1.250 km/h.

PESOS

- Máximo con cargas de combustible internas y externas . . . . . 22.680 kg.

COMBUSTIBLE . . . . . .12.260 litros

ARMAMENTO: La variedad y cantidad de armamento que puede llevar el F-4C es impresionante, dependiendo del tipo de misiones que tenga que realizar, ya que para cada una de ellas es diferente. Se incluyen bombas de diferentes tipos, de múltiple uso, rompedoras, fragmentación, cohetes, misiles y minas terrestres, así como cañones de 20 m/m. El peso del armamento transportado puede llegar a 10 Tm.

TRIPULACION: Dos pilotos, uno de ellos operador de armas.

SERVIDORES HUMILDES

Cuando sientas el hondo desamparo
de la tierra, no avances más, detente;
tercia tu macuto y ten presente
que vivir es un lujo y cuesta caro.

No salites al espacio como rara
segmento desprendido de la frente
de Dios, que no se ponga en pie tu mente
buscando en lo más alto lo más claro.

Soldado has sido, viento que apresura
detrás de cada vínculo un regazo
donde la muerte su cuchillo adiestra.

Génesis, dimensiones, andadura.
Y todos sentiremos el abrazo
de una tierra que nunca ha sido nuestra.

Manuel Terrín Benavides

ALA 12

BASE AEREA DE TORREJON

Por EDUARDO ZAMARRIPA MARTINEZ
Capitán del Arma de Aviación

Es un amanecer como tantos, despejado y frío, la neblina cubre los campos cercanos a Madrid y parece que el nuevo día no trae ninguna novedad a aquellos parajes que perezosamente se levantan de las sombras de la noche.

Cierto es que durante unas semanas se habían acumulado en las cercanías tractores, excavadoras, camiones, hormigoneras y un sinfín de útiles, todos de amenazador aspecto, pero después había pasado el tiempo, lima de aristas, y parecía que aquellas formaciones de objetos sin vida habían ido allí a esperar la oxidación y el olvido, y hasta a formar parte del paisaje.

Pero un par de horas más tarde empiezan a congregarse en el lugar gran número de hombres; vehículos pequeños y grandes, hasta llegan algunas nuevas máquinas que parecen dar sentido a aquéllas que esperaban sin saber el que.

Caras sonrientes, preocupadas, mapas en las manos, teodolitos, pitillos, conversaciones y planes de último momento; los hombres se distribuyen en equipos, muchos se encaraman en las máquinas, los motores se ponen en marcha, primero uno aquí, otro allí lejos...; comienza el trabajo. A los pocos minutos entre nubes de polvo la tierra bulle de actividad, algo nuevo ha comenzado; se trata de la futura Base de Torrejón que en ese momento ignora su futuro.

Los cuerpos están en tensión bajo los monos de vuelo, las manos controlan palancas y gases; las miradas, desde el interior de los gruesos cristales ahumados, vigilan la propia posición con respecto al

Todos dispuestos para el gran desfile...

avión del Jefe, el tablero de instrumentos, la anterior formación que vuela quinientos pies más adelante; todas las mentes están empleándose a fondo en un mismo objetivo: el vuelo.

Las patrullas se van reuniendo y constituyen un sólo cuerpo de dieciséis aviones, un gran cuerpo potente y dócil que avanza a cerca de mil kilómetros por hora en el espacio, que deja atrás velozmente ríos, montes y ciudades. Hoy ese cuerpo, que es el exponente de un ala de caza, va a participar en un desfile, va a ser visto por todo un pueblo, va a decir con toda la voz de sus motores "existimos, y aquí estamos, todos juntos, listos, listos para actuar donde y cuando se considere que somos necesarios".

Los aviones, los "Phantom"; el Ala de Caza, la número 12; lista y entrenada para actuar, ¿qué significa esto? ¿para actuar dónde, cómo? Realmente, la respuesta a esas preguntas es contundente: sus aviones son capaces de lanzar en una acción de guerra en tan sólo un par de minutos 7.500 cohetes de 2,75 pulgadas a más de quinientos kilómetros de la base desde la que operen y recuperarse de nuevo en ella tras un vuelo de algo más de una hora de duración. Pueden dejar caer en una sola pasada más de 300.000 libras de bombas. Pueden colo-

Y desde el aparcamiento de la Base...

car en el aire, alojados en sus fuselajes y listos para disparar más de 200 misiles aire-aire simultáneamente. Sus pilotos están entrenados para hacerlo.

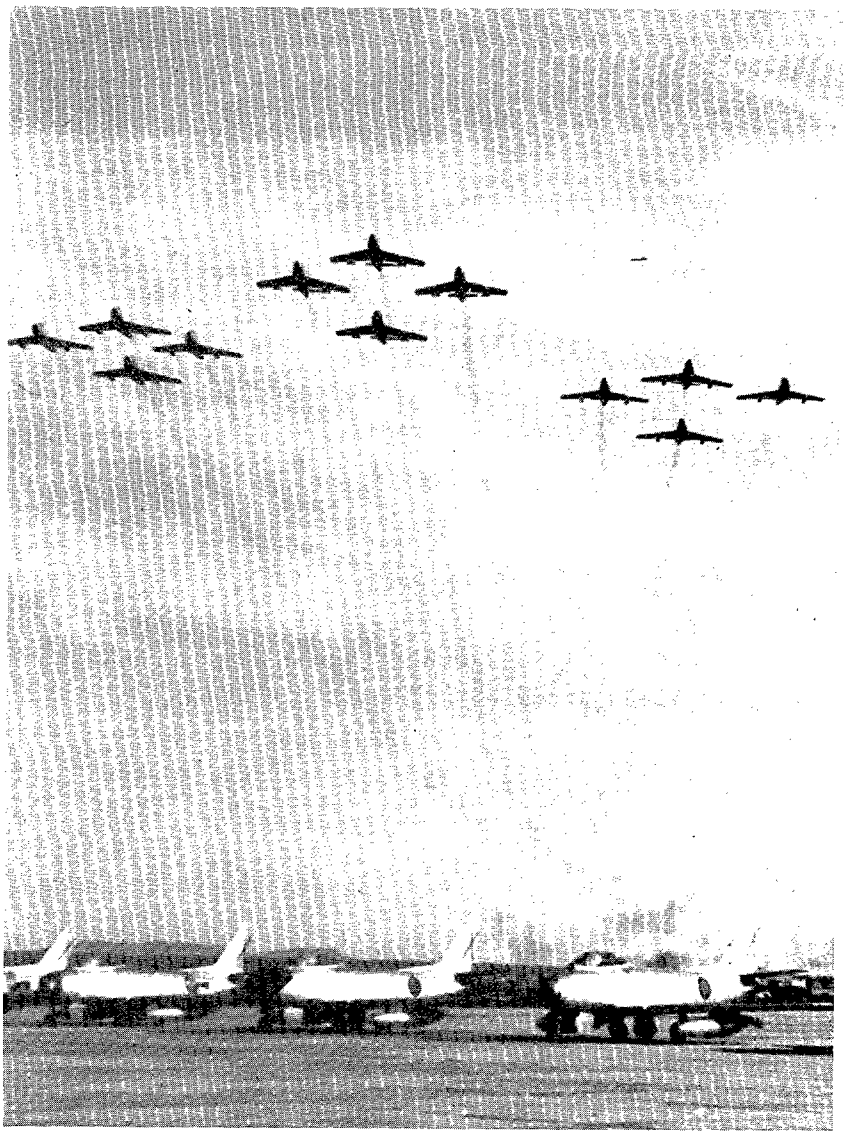
¿Cómo se ha llegado a esta capacidad? ¿cómo se ha recorrido ese camino que comenzó con la base de Torrejón hace ya veinticinco años? Es una pequeña historia escrita día a día con el trabajo de miles de personas.

Todavía sin finalizar la construcción de la base, allá por el año 1958, unos aviones procedentes de Estados Unidos llegan a la base de Getafe, se crea el 61 Escuadrón y, durante casi un año, se familiarizan en esa base pilotos y mecánicos con los nuevos cazas a reacción. Una mañana, en mayo de 1959, da inicio su traslado a Torrejón, y, desde entonces, comienza esa unión que todavía dura entre la Base y los aviones del Mando de la Defensa, hoy Mando de Combate.

Ese mismo verano, en julio, se crea el Ala de Caza número 6 a su mando el Coronel Cuadra, y detrás de él, la plantilla de 49 pilotos (Jefes, Oficiales y Suboficiales) y de 140 especialistas con el ánimo puesto en la tarea de levantar una unidad, de darle una solera, de crear una tradición. El material aéreo, procedente en su mayor parte del 61 Escuadrón, lo componían 6 T-33 para entrenamiento de instrumentos y 26 F-86F "Sabre", un avión que ya había dado muestras de su valía derribando "Migs" en la guerra de Corea. Un gran caza, duro, ágil, y maniobrero.

La tarea se cumplió; todos a una, con la meta puesta en el buen hacer y en obtener el máximo de sus aviones, fueron dejando en la Base y en el aire su trabajo diario, y con él la huella que nos llega hasta nosotros. Las misiones se cumplían, los niveles de entrenamiento se iban superando, y los componentes de la Unidad y sus Jefes estaban satisfechos.

A su llegada a Torrejón, los reactores españoles establecieron un servicio de alerta real, primero de orto a ocaso, después continuo día y noche, y desde entonces se mantiene este servicio, con aviones distintos, pero con igual espíritu, que permite situar en el aire, en pocos minutos, aviones armados y listos para defender el espacio aéreo español.



...fueron despegando, sin novedad alguna, los ochenta "SABRE" que intervinieron en el desfile.

Aviones, pilotos y mecánicos recorrieron España en maniobras, entrenamientos, desfiles, alarmas, misiones de tiro aire-superficie en el polígono Caudé, destacamentos en Palma para ejercicios de tiro aire-aire... La unidad

Los F-104 "Starfighter" llegan a España enfundados en su blanca segunda piel. Había que "conocer" sus interioridades. Para ello, pilotos y mecánicos marchan a Estados Unidos... Y los aviones, ya en casa, son "despellejados" en la Base de Rota. Los inolvidables "Sabre" pasan a segunda fila. ¡Es ley de vida...!

estaba viva, sus aviones soportaban el juego a que se les sometía y, junto con las demás unidades de reactores, mantenía operativa la aviación de combate española.

Todavía se recuerda en estas fechas aquel desfile en el que salieron de Torrejón ochenta "Sabres" procedentes de varias unidades y, ¡todos en pista! fueron despegando sin novedad para el asombro y admiración de propios y extraños.

En 1965 se cambia la denominación que pasa a ser Ala número 16. De Talavera nos llegó un nuevo Jefe, el Coronel Alós. La Base sigue su marcha, pero como la ciencia avanza que es una barbaridad, y como no es cosa de quedarse atrás en ese permanente desafío que es la aviación de combate... pues hay que ponerse a estudiar un nuevo avión que está al caer, o al llegar, o al aterrizar: el Lockheed F-104G "Starfighter". Pilotos y mecánicos van a Estados Unidos a hacerse con las técnicas de vuelo y de mantenimiento de los avio-

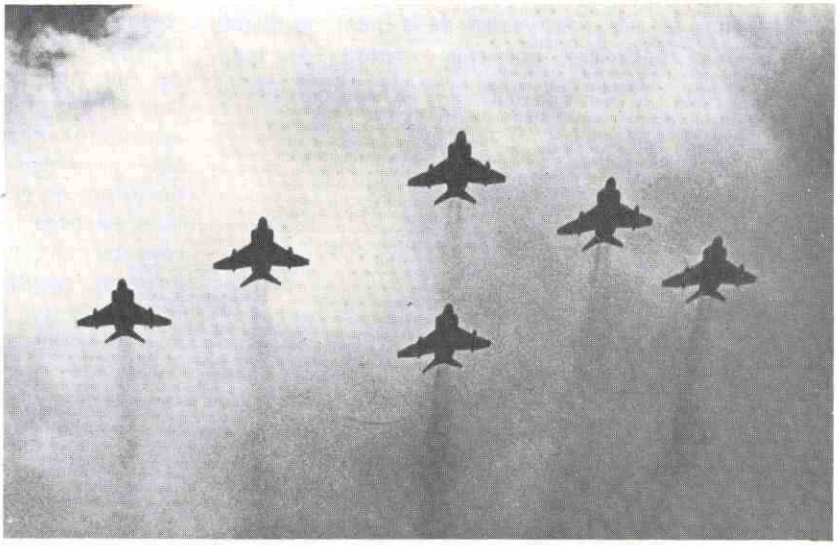
Escuadrón, su nueva capacidad de volar más alto y más rápido (el Mach 2 por vez primera) en su permanente labor de alerta en conjunción con los radares de la defensa, el récord que representaron sus cerca de 20.000 horas de vuelo sin ningún accidente grave, y los viajes de instrucción que realizó el Escuadrón por Italia y Alemania, haciendo una interesante labor de contacto con unidades extranjeras (que devolvían las visitas en recíproca embajada), dejando el pabellón español muy alto: ¡30.000 pies para arriba!

nes... y éstos vienen tranquilamente mientras tanto en barco, bien cubiertos por cortezas de conservación de plástico blanco, de las que serán sacados por primera vez a la luz y al aire español en la Base de Rota.

Los F-104, pocos pero honrados, pasarán a ser el eje de la defensa. Sus características les situaban en primera línea de la aviación mundial, sus pilotos, ¡qué caramba! , también.

La Unidad tomó el nombre de 161 Escuadrón, pasando al poco tiempo a llamarse 104 Escuadrón; mientras tanto, el Escuadrón de F-86 pasaba a depender del Mando de Aviación Táctica, primero con la denominación de 102 Escuadrón, después con la de 201. Un nuevo Jefe, el Coronel Hevía, se hace cargo de la Base.

No es de pasar por alto la buena labor desarrollada por el 104



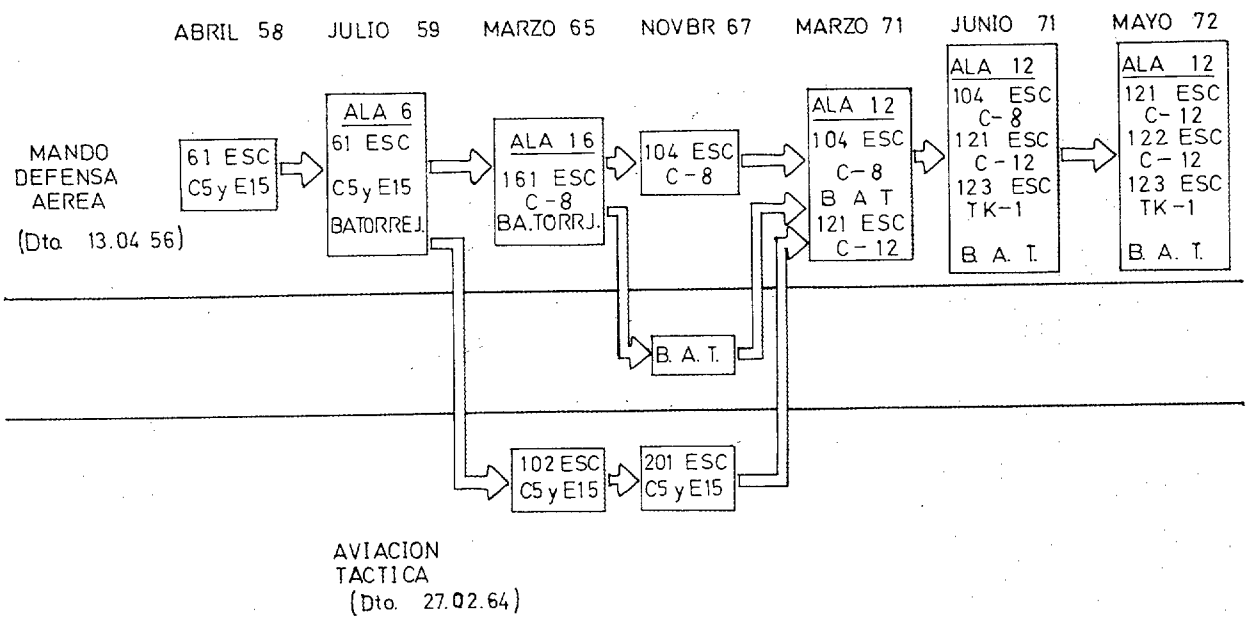
Con la llegada del primer Escuadrón de "Phantom", la unidad su actual denominación de Ala 12, a la que se incorporan también tres aviones KC-97L, que forman el 123 Escuadrón

do en su totalidad del Mando de la Defensa. Al mismo tiempo recibe el primer Escuadrón de F-4C "Phantom" que releva primeramente a los "Sabres". Al año siguiente se recibe el segundo Escuadrón y esta vez le llega la sustitución a los F-104, una sustitución en un momento de apogeo y plenitud de entrenamiento que hace de sus pilotos los mas fieles nostálgicos de sus magníficos "bolígrafos volantes" que tantas satisfacciones les habían dado.

Pero ni menos entregada ni importante, dentro del mosaico que forman las unidades de combate, fue la callada labor del 201 Escuadrón (convertido durante algún tiempo en el pariente pobre de la Base), acudiendo allí donde se requería su presencia y sacando, con redoblados ánimos, el jugo acostumbrado a los F-86 que ya daban señales de su veteranía.

El paso del tiempo vuelve a imponer nuevos cambios de material y de organización. En marzo del año 1971, el Ala adquiere su denominación actual del Ala 12, compuesta por dos Escuadrones y dependien-

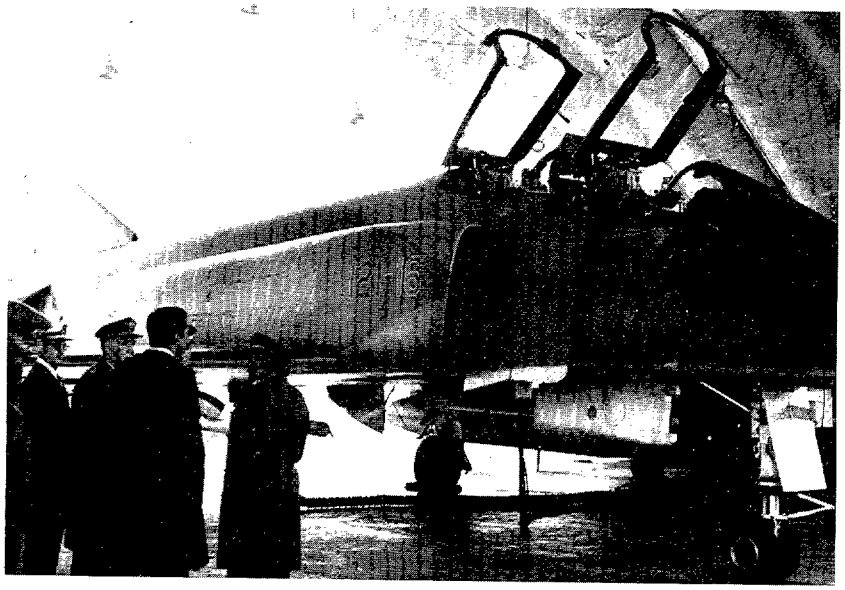
A finales del 1972 se incorporan a la Unidad, formando el 123 Escuadrón, tres aviones KC-97-L, curtidos ya en mil campañas, y de los que recibieron combustible en vuelo los "Phantom" del 121 y del 122 Escuadrón. Los "botijos", como cariñosamente se les llama en el argot del Ala, cumplieron su misión como el mejor, superando con el entusiasmo la ya evidente vejez del material. Aguantaron nuestros reabastecimientos de día y de noche, y siempre recordaré uno de sus últimos vuelos, nocturno, en el que a la hora de reabastecer tuvieron un fallo eléctrico (creo que general) y no sólo no podíamos conectar con ellos por radio, sino que además en todo el avión se apagaban y encendían sus luces mientras que nosotros a tres fuselajes de distancia veíamos a través de las ventanillas correr a miembros de su tripulación entre oscuridades repentinas que les venían en medio de sus carreras. Naturalmente, y dentro del talante que caracterizaba a esa Unidad, que se disolvería meses más tarde, esa noche reabastecimos los tres "Phantom", sin más



novedad que alguna ironía que nos cruzamos por la radio.

En la Jefatura del Ala se suceden los Coroneles Lorenzo, Azqueta y García-Fontecha, bajo cuyos mandos la Unidad avanza en el conocimiento y empleo del "Phantom" hasta llegar a la operatividad en que se encuentran actualmente. Las funciones de mando, el mantenimiento, la seguridad interna, son factores que se han complicado paulatinamente con el paso del tiempo y que han hecho variar la plantilla del reducido número de hombres con que, en sus comienzos, contaba el Ala número 6 a la existente en la actualidad bajo el mando del Coronel Fernández Roca, y compuesta por cerca de 2.000 hombres, de los que 23 son Jefes, 135 Oficiales, cerca de 700 Suboficiales y Especialistas civiles y más de 1.000 soldados.

Realmente, el F-4C "Phantom" ha dado el espaldarazo de la mayoría de edad al Ala número 12. Dos Escuadrones de aviones en estado operativo, capaces de soltar cada uno de ellos más 12.000 libras de explosivos en una sola pasada, de disparar ocho misiles aire-aire auxiliados con su radar de gran alcance, con un techo de combate de 50.000 pies, velocidad máxima doble de la del sonido y, todo ello, sobre dos motores que valen lo que pesan en oro. Es cierto que el avión va quedándose atrás con la aparición de nuevos modelos más sofisticados y más ágiles en el aire, pero conserva una potencia de fuego tan considerable que lo hacen una de las mejores plataformas de armas del mundo occidental, como se puso de manifiesto dentro del contexto de la Aviación española en las maniobras "Primavera" en mayo de 1977.



Como puede apreciarse en las tres fotografías que ilustran estas páginas, la Base Aérea de Torrejón ha sido visitada por relevantes personalidades tanto nacionales como extranjeras

El pueblo no ha sido insensible a la existencia de la Base Aérea de Torrejón y ha participado con su presencia en las "Jornadas de Puertas Abiertas" de la Base, donde ha visitado sus instalaciones y material aéreo, ha comprobado su entrenamiento en las demostraciones que se han efectuado con tal motivo en esas fechas.

Símbolo y prueba de esa relación entre el pueblo y su ejército fue el ofrecimiento de un Estandarte al Ala por parte del Municipio de Torrejón de Ardoz.

El día 5 de junio de 1978, la Reina doña Sofía, en un acto presidido por S.M. el Rey, hizo a la Unidad el honor de ser madrina de ese Estandarte.

En el último trimestre del mismo año se incorporan cuatro aviones de reconocimiento fotográfico, modelo RF-4C, que contribuyen a aumentar el abanico de posibilidades de actuación del Ala. Una tarea más a la que se le dedica, además de su trabajo de costumbre, el entusiasmo de lo que representa una nueva actividad.

En el mismo año se cumplían 100.000 horas de vuelo de material reactor en la Unidad, horas de las que 50.000 son de F-86F, 10.000 de T-33, 18.000 de F-104G, y el resto de F-4C, que en la actualidad ha sobrepasado las 25.000 horas. En el camino de hacer todas ellas, cientos de pilotos han dejado su trabajo callado y constante, y de ellos, ocho dejaron todo lo que tenían, ocho vidas que cayeron en su mejor momento por la Aviación y el servicio a España.

A ti lector esta historia te pertenece, hayas estado o no en la Unidad, su historia, dentro de la del Ejército del Aire, es tuya; aquí la tienes. Sin duda, te ha de mover a reflexiones, a desenterrar recuerdos o a planear futuros, pero eso es personal tuyo, y a ti te lo dejamos. ■

Torrejón no es insensible a la existencia de su Base Aérea. Prueba de ello es el ofrecimiento de un Estandarte, que S.M. la Reina entregó a la Unidad el día 5 de junio de 1978

(Foto de "Paisajes Españoles, S.A.")

Proyecto de Ordenación Urbanística de la A.G.A.

Por LEOCRICIO ALMODOVAR MARTINEZ
Teniente Coronel del Arma de Aviación

"El presente hoy fue futuro ayer"

INTRODUCCION

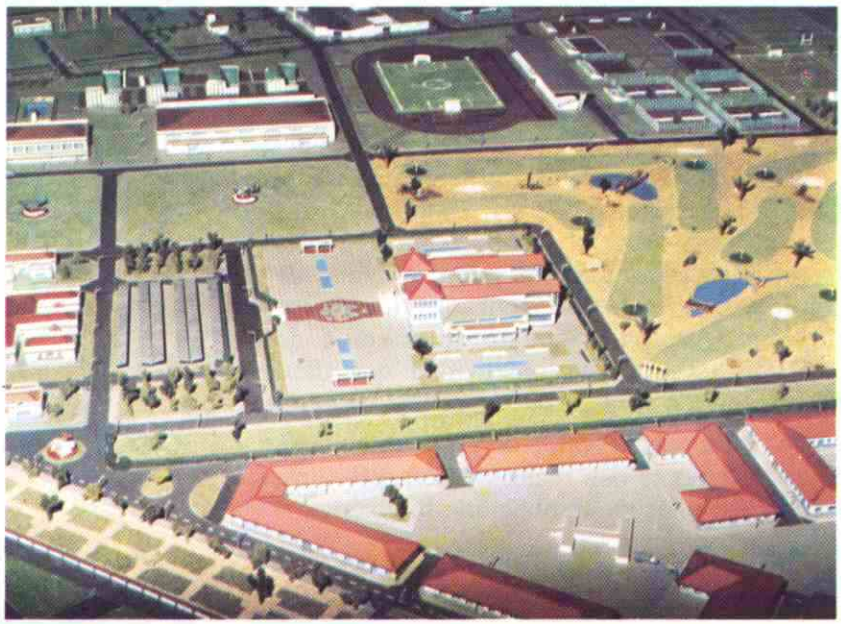
Una tarde, ya próxima al fin de Curso 78/79, en la reunión diaria del personal Directivo de la Academia, su Director dijo: "¿Qué os parece la idea de proponer al Mando un proyecto de ordenación de la Academia, que, conservando su estilo actual, sea funcional, acorde con la misión y que evite la anarquía en la edificación futura...? Y explicó la idea en rasgos generales.

Hubo un silencio; de pronto, uno de los asistentes, con respeto y admiración, pero con sinceridad y espontaneidad temerarias dijo: "¡Tienes más moral que el Alcoyano"! Todos rieron, todos menos uno: el Coronel, cuyo fuerte no es precisamente el sentido del humor. Lógicamente, el parafraseador quedó corrido. El Director preguntó: "¿Y qué es eso"? .... Y aquél tuvo que completar la tópica frase diciendo: ".... que iba perdiendo por 11 a 0 y pidió prórroga para ver si empataba".

Comprendido el símil -puesto únicamente en función de los muchos y graves problemas que la Academia ya tiene, para meterse en otro-, la risa fue general y las aguas volvieron a su cauce

normal. El Coronel expuso la idea con detalles y todos la consideraron como buena.

Aquella tarde nacía la Academia del futuro.



RAZONES

Cuando el Mar Menor era una enorme Base de Hidros y los aviones basados en tierra operaban desde ésta, sin necesidad de pistas de hormigón, la Academia nació constreñida por dos necesidades:

– proximidad al mar,
– respeto de las servidumbres aeronáuticas alrededor del campo de tierra.

Por eso, los edificios nacieron en sentido Norte-Sur junto al mar, y en sentido Este-Oeste junto a Santiago de la Ribera, dejando libre el campo de vuelo en ambos casos.

Hoy, con la aparición de los aviones que han de operar desde pistas -Casa 101 y posteriores- y la desaparición de los otros, se puede pensar en ordenar urbanísticamente la Academia, con vistas al futuro, expandiéndose en sentido vertical a aquellas dos líneas originales, avanzando hacia el campo de vuelo, con sólo respetar las servidumbres de la pista de hormigón y de otra posible en la dirección 32-14 para mayor fluidez de tráfico, y para prevenir los vientos cruzados, tan poco aconsejables en los vuelos de enseñanza y que podrían dar lugar a accidentes o a que, para evitarlos, se suspendiesen los vuelos.

Y la mejor forma de hacerlo es planeando con tiempo la ordenación. Y así cuando el proyecto sea sancionado por el Mando, sólo será cuestión de ir edificando poco a poco, a tenor de los créditos que se vayan concediendo, sin prisas, sin improvisaciones -que tomadas como norma son nefastas-, con la objetividad que desde la perspectiva de hoy se puede pensar en el futuro.

De hecho, las actuales obras del estacionamiento de aviones se han realizado con esta filosofía; las instalaciones de combustible, también.

FASES DEL PROYECTO

Antes de acabar el Curso 78/79, como se dijo al principio, se pensó en la idea en forma general. El Coronel, con su primer escalón de Mando, paseó la Academia durante algunas tardes. Cada uno fue aportando ideas y, poco a poco, la Academia del futuro empezó a tomar forma, al menos, en sus rasgos básicos.

Cuando empezó el Curso 78/79, una de las actividades que se incluyeron en el Calendario de trabajos extraordinarios fue el "A.G.A. 2.000". Por cierto, que este nombre, después de aceptarlo como un "slogan" de gran pegada, fue desechado por el Coronel; posiblemente por la similitud con los títulos de Ciencia Ficción o quizá porque desde ahora al año 2.000 aún faltan 20 y sean muchos para ver la idea hecha realidad; no sabemos; son los designios inescrutables del Mando. El nombre definitivo fue: "PROYECTO DE ORDENACION URBANISTICA DE LA A.G.A." Y se estableció un Calendario.

Las etapas se fueron cumpliendo. Periódicamente, hubo reuniones para estudiar en forma conjunta las ideas. Puntualizados los extremos y aclaradas las dudas, poco a poco, la Academia del futuro fue configurándose. Así, pensando, planificando, anticipándonos e intuyendo el futuro, pudimos con objetividad y sin prisas proyectar sin sorpresas ni improvisaciones. Así, todo será más racional y más barato. Así, se podrá decir: "Esta estructura armónica y funcional, fue fruto de una idea desarrollada a largo plazo, estudiando todo el conjunto e implicaciones, con horizontes de mira amplios, con la participación de todos en forma coordinada....; en pocas palabras: Planeando, Organizando, Dirigiendo, Coordinando y Controlando; es decir, resumiendo en una sola palabra: MANDANDO.

RASGOS GENERALES

La Academia quedará como las fotografías que se incluyen tomadas del proyecto y maqueta. En ellas se aprecia lo siguiente:

— Conservar al máximo los edificios actuales.

— Desaparición de rincones y aparición de zonas verdes.

— Una entrada de servicio -repuestos, material, combustibles, etc. en la puerta de la actual Granja, con carreteras y accesos fluidos, que permitan la entrada de cisternas de C.A.M.P. S.A. y demás tráfico pesado sin necesidad de que tengan que atravesar Santiago de la Ribera.

— Una entrada de trabajo para uso normal en la actual puerta de entrada.

— Una entrada de honores con una gran avenida de palmeras junto al mar hasta Dirección, para los días de grandes celebraciones.

— Se agrupan los edificios por Áreas Formativas y de Apoyo:

- En el Area Militar se aprecia la desaparición del actual Campo de Deportes, piscina, etc., que se trasladan detrás del actual comedor de Alumnos; el actual Campo de Deportes se transforma en una gran Plaza de Armas con Monumento a los Caídos y Altas permanentes, con

gradas de mampostería para el público, que podrá presenciar todos los actos, incluso el desfile sin moverse. Se crea el Club de Alumnos, donde se desarrollará la vida social de los mismos: bailes, conciertos, reuniones, etc.

- En el Area de Estudios se agrupa su Jefatura con las Aulas cerca del Area Militar.
- El Area de Vuelos queda enmarcada por las Escuelas.
- El Area de Material engloba Hangares y Combustibles.
- El Area de Servicios, por su especial característica de ser prácticamente toda la Base, queda más desparramada, pero agrupada por zonas: Tropa, Deportes, Talleres....; desaparece la actual zona industrial, que se traslada donde ahora está la Granja, quedando una hermosa zona verde entre la tapia de Santiago de la Ribera y las Escuadrillas, aumentando también la seguridad; la Granja se desplaza lejos, hacia el Aeropuerto.
- El Area de Detall o posible Jefatura de Personal; se instala en el actual edificio de Dirección; asimismo las Jefaturas y Secciones de Material y Servicios.

— En cuanto a Dirección, se adapta el actual edificio de Detall; su situación permite acceso fácil por la puerta de honores y de trabajo. La parte posterior que da al mar, será un lugar de recepción de Autoridades en un marco inmejorable. Todos los Organismos del "staff" del Director se ubican en el mismo edificio para un mejor manejo.

— La Zona Residencial, con un Pabellón de Oficiales capaz para estos solteros y los casados con sus familias en los períodos transitorios de incorporación, etc. El Pabellón de Jefes permanece también, pero las máximas Autoridades al visitarnos, irán donde ahora está Obras, adaptando este edificio.

— En cuanto a estacionamiento de vehículos, no habrá anarquía ni las desagradables manchas de grasa por toda la Academia: se concentran todos los automóviles en zonas de estacionamiento bien instaladas en lugares próximos a cada área de trabajo.

Y muchos más detalles de concepto que se aprecian en las fotografías producto de la imaginación del artista en función de lo establecido.

PROYECTO Y MAQUETA

Con la definición del Proyecto en el plano que recogía las sugerencias de las Jefaturas, se creó un grupo con un coordinador y dos subdivisiones: Proyecto y dirección de la maqueta, y Proyecto artístico. Y se empezó a trabajar.

Todos pusieron algo más que su trabajo e ideas: pusieron amor en una obra que marcaba historia en la Academia General del Aire. Por eso no hubo horario fijo para ellos. La mayoría de los días, los artistas salieron de noche de la Academia; y eso que en Marzo y Abril, los días alargan bastante.

El equipo del Proyecto artístico realizó diez cuadros a gran tamaño con trazo lineal, que coloreó. El Jefe de este equipo pintó además unas acuarelas que ponían un tono de gracia, arte y color más vivo entre tanta línea recta, puntos de fugas y sobriedad.

El de maqueta eligió la escala 1/500 por considerar que así se podría representar con "cierto" detalle. Luego resultó que el "cierto" se transformó en total detalle, pues aunque la norma seguida por los arquitectos para reproducir la escala 1/500 sea la de poner los edificios en bloque -como está Santiago de la Ribera, en la maqueta de la Academia se representó todo.

El Coronel Michavila, Director de la Academia, explica a SS.MM. los Reyes la magnitud del proyecto urbanístico del Centro. Abajo, momento de otra importante visita al museo de la A.G.A.

Se hizo, lógicamente, el taco de madera de cada edificio y se pegó sobre él las caras de papel previamente delineado con ventanas, puertas, etc.; se adosaron tejados a su color con las tejas diferenciadas, etc., etc. Un soldado de la Policía con casco blanco saludando en la entrada actual, otro con mono de trabajo en la futura puerta de servicio. Los moldes y troqueles de los aviones fueron hechos en cajas de cerillas, a los aviones se les pintaron escarapelas. Los pebeteros de la avenida del mar son cabezas de alfiler cortadas por la mitad.

En fin, para qué contar más; en el Museo de la Academia está expuesto todo el Proyecto -Cuadros y Maqueta- y se invita a todo el mundo a visitarlo. El que lo haga, podrá leer en la placa de bronce adosado a la maqueta lo siguiente:

"En la concepción y ejecución del Proyecto de la "ACADEMIA GENERAL DEL AIRE" participaron en forma más o menos directa, según los puestos orgánicos y dotes artísticas, todos los Jefes, Oficiales, Caballeros Alumnos, Suboficiales, Tropa y Personal Civil, destinado en la Academia General del Aire entre el 10 de septiembre de 1979 y el 27 de abril de 1980, siendo los responsables más directos en la confección del Proyecto artístico y maqueta los siguientes:

(Siguen veinte nombres y la firma del Coronel Director al final).

Por cierto, que la firma también tuvo su historia: Dos días antes de exponer el Proyecto, el orfebre dijo que para grabar la firma necesitaba que ésta tuviese un tamaños de unos 25 cms.; con esta medida, el pantógrafo actuaría mejor. El coordinador presentó al Coronel el problema y un folio apaisado donde había trazado dos líneas verticales que delimitaban el tamaño de la firma. El Coronel "tomo carrerilla" y firmó. Salió fenómeno; la firma cayó exactamente en la distancia requerida. Al día siguiente, el mismo orfebre dijo que no podría reproducir la firma porque.... "no tenía un pantográfo tan grande"... ¡¡¿...?!!. La placa se fijó a la maqueta a las 21:30 horas de la víspera, día 26.04.80.

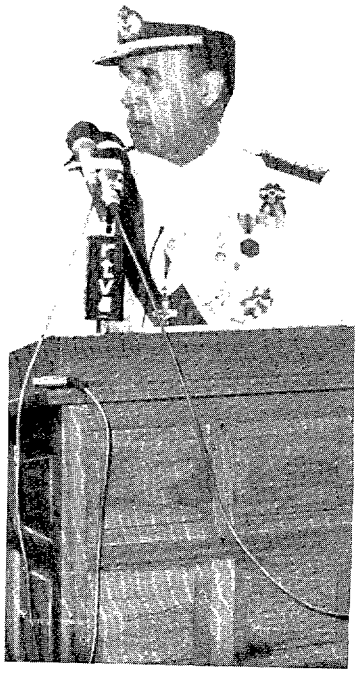
En este Proyecto quedaron 3.394 horas de trabajo que de haberlas contratado, hubiesen costado unos 3.000.000 de pesetas.

FINAL

Ahí quedó por fin la Academia del futuro que entonces será del presente.

Y ese presente será como nosotros habremos querido que sea al planear hoy el futuro.■

LA A. G. A. Y LA FORMACION DE LOS FUTUROS MANDOS



ULTIMA LECCION DEL CURSO

El pasado día 14 de julio se celebró en la Academia General del Aire la entrega de despachos a los Tenientes de la XXXII Promoción y a los Alféreces Alumnos de la XXXIV Promoción. Con tal motivo, su Director, Coronel Michavila Pallarés, pronunció unas palabras, en las que, tras agradecer su presencia en el acto a S.M. el Rey, así como a las demás Autoridades y asistentes, expuso como última lección del curso la preocupación de la Academia ante la formación de los futuros mandos, que por su interés tanto para los Profesores o Alumnos de la Academia como para nuestros lectores, hemos querido transcribir en nuestra Revista.

La Academia, preocupada de su misión, espera esta fecha con la ilusión y la esperanza de proporcionar a nuestras Unidades unos Oficiales bien preparados para el desempeño de los cometidos que se les pueden asignar, y de los cuales el más trascendente y complejo es el ejercicio del Mando, porque en última instancia es la esencia de la profesión militar y de su calidad dependerá la disciplina, el orden e incluso la evolución de la Institución.

Más, de esta ilusión y esperanza de hoy, sólo se conocerá su realidad cuando alguno de los Tenientes de la 32.ª Promoción sean los Generales responsables de organizar, equipar, instruir, apoyar y conducir la Fuerza Aeroespacial de principios del Siglo XXI, fuerza de la que podemos intuir que habrá tanta diferencia con la actual como la de hoy con aquella del pasado que conocieron y vivieron los Generales del presente.

Y ese cambio vendrá impuesto por la evolución de los aspectos filosóficos, políticos, culturales, sociales, económicos y tecnológicos en los ambientes nacional e internacional, que condicionarán profundamente los principios de la guerra y las doctrinas de empleo.

Ante esta perspectiva, sólo la alternativa que combina el horizonte a largo plazo, sobre la realidad presente -y pon-

derando el pasado histórico- dará a la Academia la oportunidad y realidad de preparar a los futuros Mandos de la Fuerza Aérea; Mandos que deben tener una formación profunda y sólida, sobre la que ellos mismos deben ir desarrollando sus capacidades presentes y futuras; capacidades que sólo serán sólidas y racionales en la medida en que respondan a una realidad teórico-práctica sobre la problemática del presente y que contemplen el futuro que deben configurar.

La formación básica, la motivación profesional y el afán de perfeccionamiento deben ir encaminados fundamentalmente a lo profundo, conceptual y vocacional, porque tienen perdurabilidad, en contra de lo concreto y superficial que entra en el campo de lo efímero.

Esa es la formación que hemos querido daros. Esa ha sido la base que os hemos ofrecido.

. Si no hemos logrado que:

- amèis a la Patria y tengáis el espíritu de servicio como fundamento de vuestra profesión;
- aceptéis la disciplina, lealtad, entrega y trabajo como principios esenciales de la Organización Militar,
- conozcáis al hombre en su dimensión moral y material como necesidad para dirigirle, y
- seáis ejemplo para vuestros subordinados,

posiblemente perderéis el combate sin necesidad de realizarlo, porque os faltará la fuerza moral para ser un Mando querido y respetado.

. Si no tenéis unos conocimientos científicos que ayuden a resolver los problemas de hoy y prever los de mañana.

. Si no poseéis ese vigor físico que os ayude a soportar las fatigas inherentes al cumplimiento de toda misión, y

. Si no comprendéis y domináis la estrategia aérea y su entorno, así como las doctrinas de empleo y sus tácticas,

seguramente perderéis la batalla cuando la planteéis, porque la suerte no favorece a los débiles, ni a los ignorantes, ni a los indolentes.

. Si no hemos sido capaces de inculcaros un sentido responsable de la profesión, manifestada en vuestro comportamiento ante la vida;

. Si no os identificáis con el riesgo que comporta, y

. Si no ponéis vuestra profesión por encima de otros ideales,

podemos afirmar que no os hemos hecho militares; tan sólo jóvenes vestidos de uniforme.

Y eso sería un fracaso para la Academia, para el Ejército del Aire y -lo que es más importante- para España, que algún día tendría que poner el instrumento militar más moderno y más costoso, pero más flexible, en manos ineficaces.

Pero eso no va a ocurrir, porque conocemos a la 32ª Promoción y su capacidad para desempeñar los cometidos que se le encomienden, y por ello esperamos que no defraudéis a esta Academia, que tiene puesta en vosotros su ilusión y su esperanza para el presente y el futuro de la Fuerza Aérea.

A los nuevos Alféreces Alumnos de la 34ª Promoción quiero hacerles resaltar lo que significa la estrella que reciben hoy.

Esa estrella confiere Mando, y por eso ya en 3.er Curso empezaréis a realizar las primeras prácticas, y en 4.° lo ejerceréis plenamente como una fuente de aprendizaje y en apoyo al Escuadrón de Alumnos.

Esa estrella significa también una actitud responsable precisamente como contrapartida de la autoridad que lleva implícito el Mando.

Comprenderéis que ambos conceptos deben ir unidos para que haya equilibrio y moderación en el comportamiento. Así podemos decir que cuanta más autoridad se ejerce, más responsables hemos de ser.

Al ejercer el Mando, debéis cuidar de no caer en un sentimiento de autosuficiencia y sobrevaloración de las propias virtudes, al mismo tiempo que subvaloración de los propios defectos o incapacidades. Para evitarlo debéis reflexionar constantemente sobre las circunstancias que os rodean y ponderarlas debidamente antes de tomar acción alguna.

Así nacerá en vosotros el sentimiento de respecto hacia los demás y, en consecuencia, vuestras obras se ajustarán a límites que hará prudente el mando y tolerante la obediencia.

Saber sopesar los pros y los contras, así como los riesgos cuando se deben afrontar, es tener conducta responsable.

El apremio para alcanzar determinadas soluciones, el amor propio de la aventura, la escasa reflexión, la sobrevaloración y otras pautas negativas, es tener conducta irresponsable.

Eso, que parece tan lógico, a menudo en la práctica suele olvidarse y sin el buen entendimiento de lo que es autoridad y responsabilidad, difícilmente se puede ser un buen Jefe.

La 34ª Promoción tiene jóvenes con vocación, entusiastas, trabajadores e ilusionados y ese es el camino: seguid así para gloria de España y del Ejército del Aire. ■

SEMBLANZAS

Por EMILIO HERRERA ALONSO
Coronel de Aviación

MANUEL NEGRON DE LAS CUEVAS
(1902-1938)

Los cruciales días de julio de 1936 encontraron al capitán Manuel Negrón de las Cuevas pasando sus vacaciones de verano en Noja, en la costa oriental de Cantabria. Fue requerido por las autoridades republicanas para que tomase el mando de la Aviación que se estaba organizando en el Norte, y al negarse rotundamente a luchar contra sus compañeros alzados en armas, fue encarcelado en el penal de El Dueso, en Santoña, allí donde el General Sanjurjo, "León del Rif" había vestido pocos años antes el uniforme de presidiario; trece meses permaneció preso Negrón, hasta que conquistada la provincia cántabra por las fuerzas nacionales, alcanzó la libertad el 26 de agosto de 1937.

Fue inmediatamente ascendido a comandante, y, luego de un corto período de reentrenamiento, le fue confiado el mando del 4-G-12, grupo de reconocimiento y bombardeo ligero, dotado con biplazas *Romeo Ro-37*. Desde el momento de tomar el mando, considerando que las características no muy brillantes del avión podían ser suplidas por las virtudes de sus tripulantes, se dedicó con todo ahínco a realzar éstas, logrando imprimir en sus hombres un altísimo espíritu de lucha, y tal acometividad, que aún después de muerto el jefe conservó el Grupo la fama que en vida de aquél había conquistado.

Había nacido Manuel Negrón en Cañete de las Cuevas, en la provincia de Málaga, el 3 de enero de 1902, atraído probablemente por el ambiente familiar -su padre era comandante de Artillería-, ya desde niño manifestó una decidida vocación por la carrera de las armas que le llevó a ingresar, a los quince años, en la Academia de Infantería; a los dieciocho, ya alférez, se incorporó en la zona occidental de Marruecos al Regimiento de Ceuta, en el que recibió el bautismo de fuego en las operaciones de aquel 1920; al año siguiente logró ser destinado al Grupo de Regulares de Ceuta núm. 3, tomando parte en numerosos combates en la península de Yebala, y luego en la zona oriental, distinguiéndose en la defensa de la posición de Beni Sicar, y participando, encuadrado su tábor en la columna del general Sanjurjo, en la reconquista de Nador, recibiendo una grave herida y mereciendo ser citado como *distinguido;* mientras se recuperaba de aquélla, le llegó el ascenso por méritos de guerra. Incorporado de nuevo en marzo de 1922, volvió a ser citado como *distinguido* en la conquista de Miskrela, el 13 de abril, y en la meseta del Garet, el 25 de agosto.

Pero era la Aviación quien tiraba con fuerza de aquel bravo oficial, y en enero de 1923 marchó a Cuatro Vientos para efectuar el curso de piloto; a comienzos del año siguiente fue destinado a Tablada para formar parte de una de las escuadrillas que se estaban organizando para marchar a Marruecos.

El 9 de mayo llegó al aeródromo de Tauima el Grupo Expedicionario "Breguet", al mando del capitán Joaquín G. Gallarza, en la 2.ª escuadrilla, mandada por el capitán Eduardo G. Gallarza, iba como piloto el teniente Negrón.

Al día siguiente, 10, ya participó el Grupo en la operación preparada para llevar el convoy a la posición de Sidi Mesaud, cercada desde veinte días antes por un enemigo numeroso y duro, que ya había hecho fracasar dos veces el intento. Para estar más cerca del frente y así poder dar más servicios, todos los aviones se situaron la víspera en Dar Driux, a 60 kilómetros de Sidi Mesaud.

Seis salidas por avión efectuó el Grupo ese día, batiendo en una primera fase las comunicaciones del enemigo con su retaguardia, y participando con las otras escuadrillas, a las 11 de la mañana, hora prevista para el asalto de la infantería, en un masivo ataque con bombas y ametralladoras, a menos de 50 metros de altura. El enemigo, duramente castigado, se retiró precipitadamente, perseguido por los aviones que le castigaron cruelmente. Continuó la operación al día siguiente, y el convoy paso.

"La Balumba", que es como se conocía al Grupo "Breguet", marchó para Tetuán el 30 de junio, dejando en Melilla un marcado rastro de valor, alegría y optimismo; inmediatamente de su llegada al frente occidental, comenzó los abastecimientos a las posiciones, cercadas, de Koba Darsa y Targa. Al terminar la primera quincena de agosto, se contraban sitiadas todas las posiciones de la cuenca del Láud; las operaciones se desarrollaban en un terreno abrupto, de fuerte vegetación, que obligaba a las tropas a moverse penosamente por estrechos caminos encajonados por la gaba, sin posibilidades de flanqueo, las escuadrillas hubieron de multiplicarse para abastecer posiciones, reconocer la vanguardia de las columnas, atacar al enemigo y proteger la retirada de las posiciones que se conseguían evacuar. La labor de los aviadores en la retirada de Tetuán fue importantísima y decisiva.

En 1925 se creó el Grupo "Fokker", a las órdenes de S.A.R. el Infante don Alfonso de Orleans, dotado con aviones Folker C-IV.B, de fabricación nacional; Negrón pasó a integrarse en él y actuó durante todo el mes de agosto y primeros días de septiembre, en la preparación del desembarco de las fuerzas españolas en Alhucemas. El 8 de septiembre, ablandadas las posiciones enemigas por el incensante bombardeo de aviación y por el fuego de la Escuadra, se efectuó con éxito el desembarco en la playa de la Cebadilla, iniciándose así el conjunto de operaciones que culminaría en mayo de 1926 con la conquista del macizo del Yebel Hamman y el consiguiente final de la guerra en el frente oriental, al quedar sometidos los belicosos beniurriagueles. El Grupo "Focker" regresó a la Península, y el capitán Negrón quedó destinado en Granada.

Al terminar el año 1937, el 4-G-12 se encontraba listo ya para actuar; Negrón estaba ansioso por entrar en combate con él, para poner en práctica la táctica que había ensayado.

La ocasión no se hizo esperar; a mediados de diciembre atacaron los gubernamentales en el frente de Teruel, dando así comienzo a una de las batallas más cruentas y penosas de la guerra, tanto por la calidad y cantidad de las fuerzas y elementos de guerra empeñados en la lucha, como por haberse ésta desarrollado bajo los rigores de uno de los inviernos más duros del siglo, en los desolados páramos turolenses.

El 4-G-12, una de las unidades que acuden a oponerse a los republicanos, actúa en el último día de 1937, abriendo paso a las guerrillas de la Primera División de Navarra en su avance para apoderarse de La Muela y llegar al Turia, en los arrabales de Teruel. En la primera quincena de enero de 1938, el comandante Negrón combate con sus *Romeos* en los disputados altos de Celadas, volando y peleando con un peculiar estilo que pronto llega a entusiasmar a los que en tierra combaten; el 17 lucha en El Muletón, ayudando a los infantes a ocupar estas colinas situadas al norte de Teruel, en la margen derecha del Alfambra.

El 20, el objetivo son las cotas 1.017 y 1.022 de Las Pedrizas; unos minutos antes de la hora designada para el asalto de la infantería, se presentan sobre el lugar de la acción los nueve *Romeos* de que dispone ese día el 4-G-12, recibiendo al llegar un violento fuego de las armas antiaéreas de que el enemigo tiene sembrado el terreno. El comandante Negrón inicia el ataque contra las bien fortificadas posiciones enemigas, metiendo materialmente en las zanjas y ramales de las trincheras, los cañones de sus ametralladoras, y arrojando sus bombas a ras del suelo, aún a riesgo de ser alcanzado por su propia metralla; sus hombres le siguen entusiasmados, prendidos en el ardor que su ejemplo genera; las pasadas se suceden, sin que sea ya posible bajar más. El capitán Mira, observador de Negrón, resulta herido, pero el comandante, plenamente consciente del peligro que su concepto del deber le impone, continúa dando pasadas a las posiciones enemigas, aunque agotadas sus municiones, no puede ya ofenderlas, pero su presencia en el lugar del combate, derrochando abnegación y espíritu militar, facilita un fuerte apoyo moral a los infantes, y no permite al enemigo rehacerse antes de que aquéllos se lancen al asalto. Lo que para otros es heroísmo para Negrón es solamente deber.

El fuego antiaéreo centrado sobre el avión, tratanto el enemigo de vengarse del duro castigo que recibe, alcanza de lleno a Negrón, que muere instantáneamente. Sobre las cotas 1.017 y 1.022, ondea ya la bandera de España, última visión de quellos ojos que se cierran en este instante de sacrificio y de gloria.

Sobreponiéndose a su grave herida, el capitán Mira logra llevar al aeródromo el cuerpo sin vida de su comandante, sobre el que prende el general Kindelán la Medalla Militar que le es concedida ese mismo día.

El 8 de febrero de 1940, luego del correspondiente juicio contradictorio, fue ascendido a teniente coronel, por méritos de guerra, y con antigüedad de la fecha de su gloriosa muerte, aquel gran aviador del que una crónica decía seis días después de su hazaña: *"España le dio un avión, le entregó un Grupo del que ha sido jefe, y su inteligencia le destacó rápidamente, porque las escuadrillas de Negrón volaban de manera diferente, y su técnica transformaba, dándoles mayor efectividad, a los pesados pájaros que dirigía. El soldado del suelo sabía que "El Comandante" no fallaba nunca".* ■

XXI VUELTA AEREA A ESPAÑA - IV TROFEO DE S.M. EL REY

Por JESUS J. MARCOS INGELMO

Durante los días 1 al 5 de julio, se celebró la ya tradicional Vuelta Aérea a España en su XXI edición y en la que se ha disputado el IV Trofeo de S.M. el Rey.

Este año de 1980, la vuelta se ha revestido de un carácter excepcional al coincidir con la celebración del 75 Aniversario de la Fundación del Real Aero Club de España. Setenta y cinco años de historia y de lucha por promover un deporte que debido a sus altos costes de financiación siempre ha estado considerado como de lujo.

Pero volvamos atrás, retrocedamos y busquemos esos años que precedieron al extraordinario avance en la técnica, la industria y la ingeniería, cuando el hombre para plasmar su ideal, había de trabajar con lo poco que tenía en sus manos: su aliento. Estamos en 1905, el aerostero Jesús Fernández Duro acaba de regresar de París con su globo "Alcotán", su meta es promocionar en España este nuevo deporte que tanto auge estaba comenzando a tomar en otros países del mundo y que tan poco conocido era en el nuestro. Su trabajo al principio es duro, no puede existir afición a algo que es desconocido y que además entrañaba peligro; pero no se desanima, organiza diversas ascensiones en globo en Madrid y lentamente los frutos que tanto había deseado alcanzar van llegando, las adhesiones se suceden y como consecuencia la idea de formar un Club no parece descabellada. Y así es como en abril de 1905 se decide la creación del Real Aero Club de España, de cuya primera junta sería Presidente el Marqués de Viana y Vicepresidente el gran aviador don Alfredo Kindelán, figurando como Vocal el primer aerostero, Fernández Duro.

Aparte del globo "Alcotán", el Aero Club no

disponía de material, pero éste no podía ser un obstáculo. Fernández Duro se trasladó a París, donde hizo construir el globo "Avión", mientras tanto, por su parte, el Club adquiría el "Alfonso XIII" y los Marqueses de Viana y de la Rodriga compraban el "Vencejo".

Los participantes, en un briefing antes de empezar la etapa

¿Y qué mejor forma de celebrar un nacimiento que lanzando los aerostatos al cielo? El 18 de mayo tiene lugar en el "campo de vuelo" del Gasómetro el primer FESTIVAL AERONAUTICO, contando como expectador de honor a S.M. el Rey, Alfonso XIII. Las demostraciones se amplían, buscando darlas un carácter internacional, el 27 de octubre de 1905, en que se celebra un concurso que va a contar con la participación de numerosas figuras de la aeronáutica mundial, el vencedor del mismo fue Kindelán con su globo "Alfonso XIII", habiendo realizado un recorrido de 500 kilómetros. La aviación deportiva no se va a detener ya a partir de este momento.

Después de esta pequeña reseña histórica, volvamos a lo que ha sido esta XXI vuelta aérea, que correspondía a la que se debió celebrar el año pasado y que no pudo llevarse a cabo debido al mal tiempo reinante.

La prueba, que ha tenido un carácter radial, se ha regido de acuerdo con las disposiciones del Código Deportivo de la F.A.I. -Federación Aeronáutica Internacional- de la que el R.A.C.E. es miembro de pleno derecho, y los del Reglamento de la Circulación Aérea, constando de dos clasificaciones: una individual para los participantes y otra por equipos para los participantes mejor clasificados pertenecientes al mismo Aero Club.

Las veinte avionetas que se disputaban el trofeo han tenido que realizar cuatro etapas, superando pruebas combinadas de navegación, seguridad, localización, aterrizajes de precisión, identificación y fotografías, así como una serie de problemas que cada piloto tenía que resolver en vuelo y que se le entregaba a su salida en un sobre cerrado.

La primera etapa, Madrid-Vigo-Madrid, fue ganada por D. José R. Janer, del Aero Club de Madrid, seguido por J. Alonso Bañuelo, de Burgos, en ella tuvieron que superar la localización de un punto fotográfico, un paso de control de regularidad y la resolución del problema en vuelo, que consistía en la búsqueda de un punto denominado Brabo.

En la segunda etapa, Madrid-Lérida-Madrid, los pilotos fueron sometidos a diversos controles de regularidad, localización de un campo en la provincia de Guadalajara, así como una prueba fotográfica, seguida de una toma de precisión. Obtuvieron el triunfo en esta etapa Jerónimo Arroyo, de Guadalajara, con 13 puntos de penalización, seguido de Fernando Bujarrabal con 39.

La tercera etapa, Madrid-Huelva-Madrid, fue cubierta por J. Alonso Bañuelas, de Burgos, con 6 puntos de penalización, que después del segundo y tercer puesto conseguidos en la primera y segunda etapa, respectivamente, le afianzaban aún más en la cabeza de la clasificación.

El día 5 se procedía a dar la salida a los participantes en la cuarta y última etapa, Madrid-Madrid, la prueba tenía como puntos principales un circuito de seguridad sobre el campo de Cuatro Vientos y una toma de precisión con obstáculos, consistentes en una baliza de globos colocados en la cabecera de la pista que había que sobrevolar sin tocarla para efectuar la toma de precisión de forma que las ruedas principales del aparato hicieran contacto con el suelo en el punto indicado de la pista. El triunfo final fue para Amadeo Barrera, de Valencia.

Después de estas cuatro etapas, la clasificación de la XXI Vuelta Aérea quedó de la siguiente forma:

CLASIFICACION INDIVIDUAL

1.° Ganador del IV Trofeo de S.M. el Rey D. José A. Alonso Bañuelos y Felisa

Atienza, del A.C. de Burgos, con 134 puntos.

2.° Trofeo Excmo. Sr. Ministro de Defensa y Trofeo del Excmo. Sr. Presidente del R.A.C.E.
D. Amadeo Barrera y María del Carmen Barba, del A.C. de Valencia, con 193 puntos.

3.° Trofeo Excmo. Sr. Ministro de Transportes
D. Rafael Mozo y Cristóbal Peña, del A.C. de Madrid, con 229 puntos.

CLASIFICACION POR EQUIPOS

1.° Trofeo Iberia, al Aero Club de Madrid, 490 puntos.

2.° Trofeo Aviaco, al Aero Club de Valencia, 768 puntos

3.° Trofeo Spantax, al Aero Club de Ciudad Quesada, 786 puntos.

* * *

Avioneta del equipo ganador

Como punto final de esta vuelta aérea y conmemoración del 75 Aniversario de la Fundación del R.A.C.E., se celebró un magno Festival Aéreo, en el que participaron la Sección Acrobática del R.A.C.E. con aviones Pitts, Trener Master y Akrostar pilotadas por auténticas figuras de la Aviación como Alós, Adrados, Gil de Montes y Castaños, que efectuaron diversas exhibiciones acrobáticas, volando en una de ellas Castaños sin la carlinga de su avioneta. Prosiguió el festival con el lanzamiento de paracaidistas del Para Club de Madrid desde un avión C-212 "Aviocar" del Ejército del Aire; vuelo sin motor acrobático a cargo de Sebastian Almagro a bordo de su L-100, para concluir con una demostración de maniobrabilidad por parte de los helicópteros Agusta Bell 205 y Hughes 300 de la Escuela de Helicópteros de Cuatro Vientos y una serie de evoluciones con pasadas a distintas velocidades realizadas por cuatro aviones Phantom pertenecientes al Ala 12.

* * *

En la noche del mismo día 5, se celebró en el Salón de Congresos y Exposiciones la cena de clausura y entrega de Trofeos a los participantes en esta XXI Vuelta Aérea, que fue presidida por SS.MM. los Reyes y a los que acompañaron en la mesa presidencial diversas autoridades militares y civiles: el P.J.G.E.M., Tte. General don Ignacio Alfaro Arregui, Tte. General J.E.M.A., don Emiliano José Alfaro Arregui, el Vicepresidente 1.° de la F.A.I., Príncipe de Ligne -desplazado expresamente a España para celebrar con el R.A.C.E. su 75 Aniversario-, Presidente del R.A.C.E. y distintas personalidades conectadas de una forma u otra con el mundo del Aire. Una vez que S.M. el Rey hiciera entrega de los diversos trofeos a los ganadores y participantes, procedió a la imposición de la condecoración de la Cruz del Mérito Aeronáutico a D. Alvaro Jaime de Orleans y Borbón, campeón del mundo de vuelo de montaña en la clase "Carrera", galardón obtenido en el año 1979 en Vinon (Francia).

Como colofón del acto, el Presidente del R.A.C.E. dirigió unas palabras a los presentes, en las que señaló la trayectoria del Real Aero Club desde su fundación hasta nuestros días, con todos sus avances, logros y problemas superados, que resumió diciendo: "En España hemos pasado de once Aero Clubes que había en 1948 a los 60 actuales con más de 500 aviones particulares, Aero Clubes, que hacen unas 50.000 horas y medio millar de pilotos al año". Terminó agradeciendo la constante ayuda recibida por los Aero Clubes de la Aviación Militar, que "colaboró no sólo en prestaciones de material de

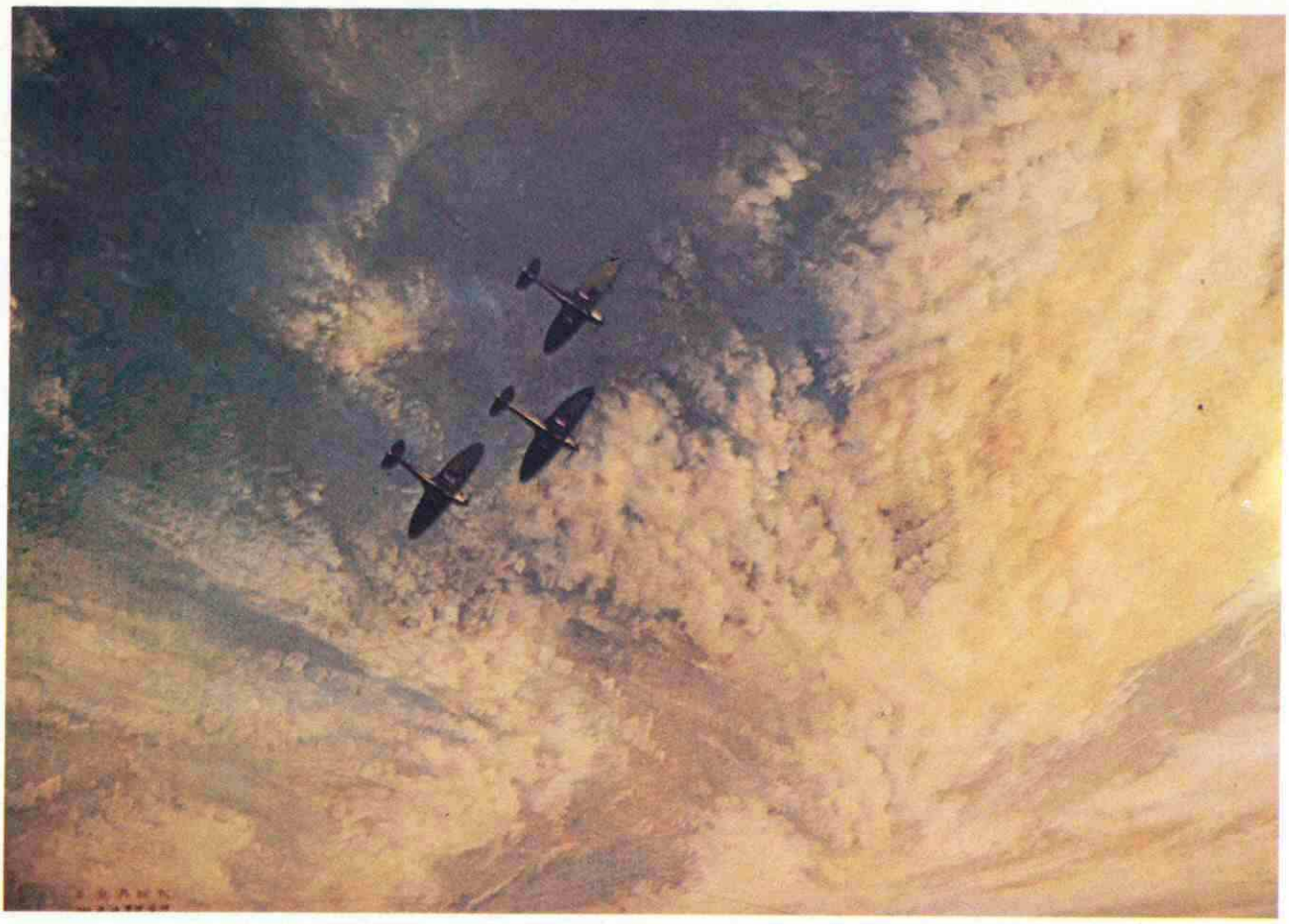
Vuelo, sino con personal, en forma de Directivos e Instructores y con su Infraestructura en Bases y Aeródromos".

Finalmente, S.M. el Rey felicitó a todos los participantes de esta Vuelta Aérea y les animó a seguir creando nuevas vocaciones aeronáuticas entre los jóvenes: "Para seguir conservando algo tan puro y tan limpio que tiene España, su cielo". ■

S.M. hace entrega de su trofeo a los vencedores, doña Felisa Atienza y don José A. Alonso Bañuelas

El Rey impone la Cruz al Mérito Aeronáutico a don Alvaro Jaime de Orleans y Borbón

El Príncipe Ligne, Vicepresidente 1.° de la F.A.I., saluda a sus Majestades

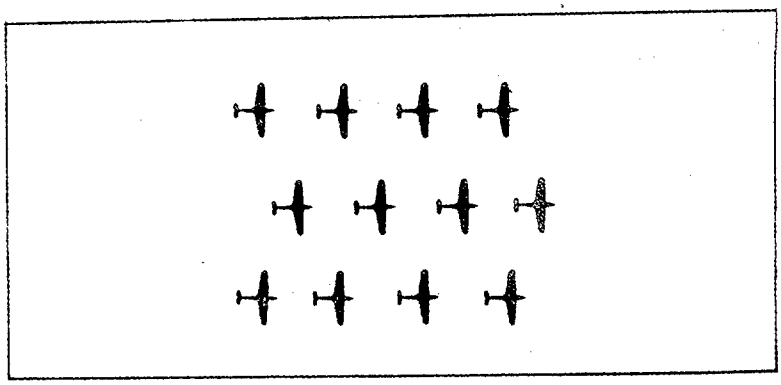


FORMACIONES *de la* CAZA BRITANICA *en el* VERANO DE 1940

Por DARIO VECINO

La caza nació en la primera guerra mundial, y en ella se fueron estableciendo formaciones y tácticas. Del lado británico la formación elemental fue un trío de aviones -"vic"- establecida cuando se determinó que cada avión de reconocimiento aliado fuera escoltado por tres "scouts", como los ingleses denominaban a los cazas de la época. Terminada la guerra, y cuando la caza se dedicaba fundamentalmente a hacer exhibiciones, se continuó con los tres aviones en cuña como formación básica, lo que era muy adecuado para los festivales aéreos de entreguerras, aunque durante la prueba bélica el Royal Flying Corps hubiera empleado experimentalmente otras formaciones: secciones de cuatro cazas en línea, en fila y en escalón, llegando a la conclusión de que la más eficaz y segura era la línea basada en parejas, aunque lo

Formación de la RAF en el primer tiempo de la guerra



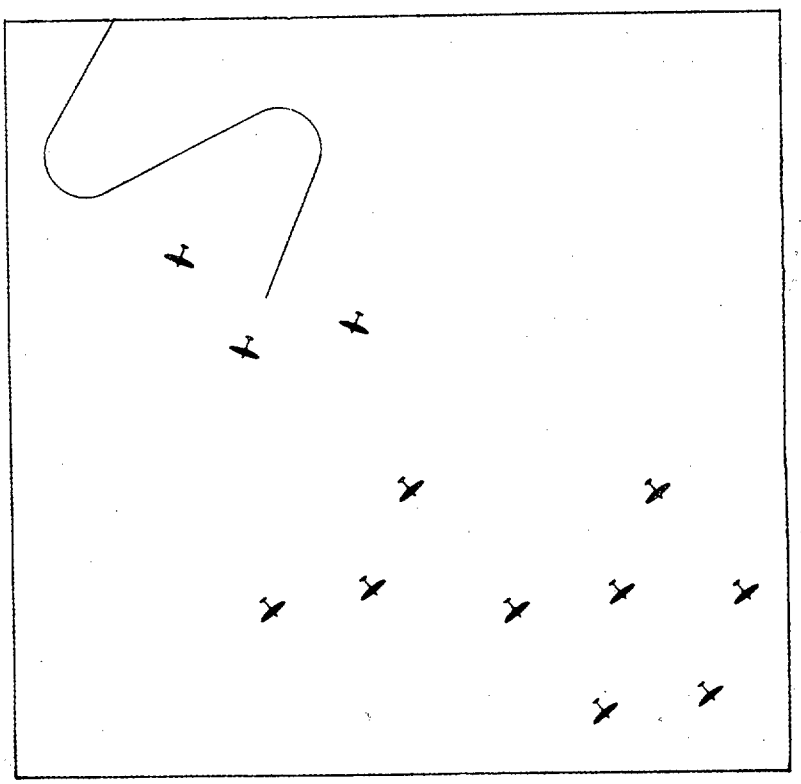
usual era volar en una sección de cinco aviones en cuña, con tres secciones formando un "Squadron".

A pesar de esas experiencias previas, en el período glorioso de paz y biplanos, la regla era volar bajo y en formación cerrada, haciendo incluso acrobacia en grupo, con el número culminante de los aviones enlazados por cintas entre sí. Era lo más bonito en una exhibición, y por mimetismo todo el mundo hizo lo mismo en esa época, incluso los españoles. Pero la razón de ser de un caza no es precisamente la vistosa exhibición a los contribuyentes, aunque no deje de ser una actividad conveniente. Los cazadores británicos empleaban nueve meses del año en el entrenamiento para la fiesta aeronáutica de Hendon, en formaciones que nada tenían que ver con las tácticas necesarias para su empleo en combate. Durante esos preciosos vuelos la simetría pedía que los aviones volaran en cuñas de tres, separados entre sí unos diez metros, la medida de su envergadura. Cuando volaba un "Squadron" de doce aparatos, las tres secciones seguían pegadas al jefe, una tras otra en idéntica formación.

Al llegarle a Inglaterra la hora de la verdad, tras la ocupación alemana en Francia, el "Fighter Command" de Dowing seguía con las anticuadas tácticas que él -su Jefe- desde 1936- había perpetuado, y con las mismas formaciones, olvidando que un monoplano monoplaza no es una unidad efectiva de combate. En el combate aéreo hay que sobrevivir para poder combatir, y en un monoplano moderno la visibilidad hacia atrás era nula en un ángulo de 15° como mínimo. Pero la mayoría de los jefes del Estado Mayor nunca habían volado en un monoplano moderno, y los manuales de táctica de los años veinte y treinta estaban basados en el empleo de biplanos.

Los únicos ojos del "Squadron" que podían escrutar el cielo en busca del enemigo eran los del jefe. Los restantes pilotos se concentraban -sin ver otra cosa- en la difícil tarea de mantener la formación cerrada con su jefe. Por otra parte, poco podrían ver en el tal situación, pues cada avión vecino les tapaba una gran parte del cielo. Consecuencia de ello era que al avistar al enemigo era preciso romper en unidades de combate separadas, lo que resultaba prácticamente imposible. El resultado era que cada piloto tenía que ocuparse de sí mismo antes que nada, lo que no sólo era altamente peligroso, sino realmente inefectivo desde el punto de vista militar. Se acudió al recurso de encargar, durante el vuelo en formación de crucero, al último piloto de la sección del jefe del "Squadron", que volara serpenteando para poder mirar al cielo en varias direcciones en busca de posibles enemigos. Obvio resulta decir que muchos de estos pilotos, a los que llamaban "tailen Charlie", cayeron sin defensa posible.

Cierto es que la RAF de preguerra no sólo se había ocupado del entrenamiento para festividades aeronáuticas, pues también se habían estudiado tácticas de ataque en palabras de un autor inglés- eran "movimientos cuidadosamente coreogra-

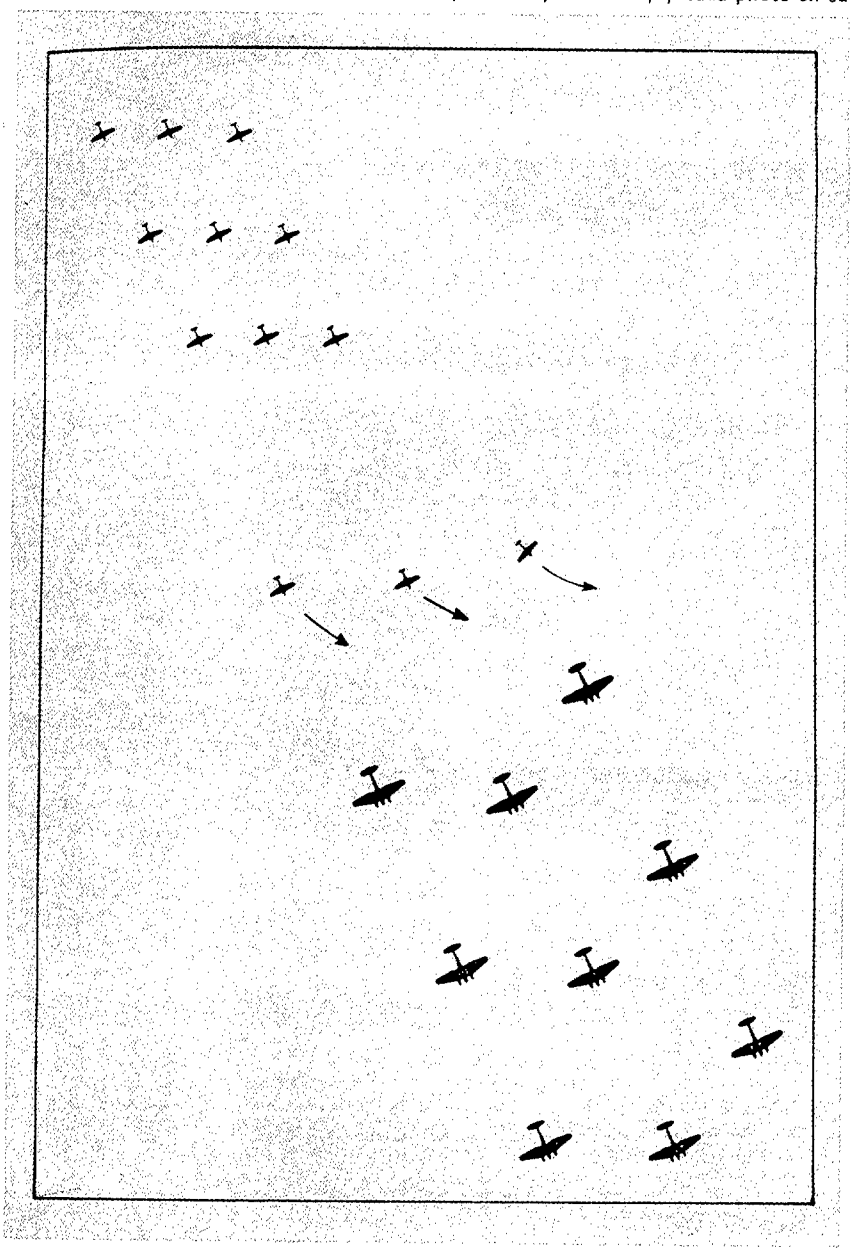


Formación de la RAF en el verano de 1940

fiados que proporcionaban a una fila de cazas, por turno, una ráfaga de fuego sobre la víctima". Una víctima que era inevitablemente un bombardero, pues la RAF -como lo prueba su Manual Táctico de 1938- pensaba que la maniobra a grandes velocidades ya no era practicable, teniendo en cuenta que por el incremento de "g" se perdía momentáneamente el sentido en los virajes rápidos, y que se hacía muy difícil disparar con cierta exactitud. Con maniobras complicadas que hacían perder un tiempo precioso, el jefe del Escuadrón guiaba su formación hacia un flanco de los bombarderos enemigos, y ordenaba entonces a las secciones que formaran en línea escalonada en tanto que él llevaba la suya al ataque, tratando cada caza de colocarse tras un bombardero hasta derribarlo o gastar su munición. Una vez terminado el ataque de la primera sección, cada una de las restantes hacía sucesivamente su maniobra de ataque en la misma forma. El ideal era que cada avión de una sección abriera fuego sobre un bombardero a la vez que sus compañeros lo hacían sobre otros.

Frente a esa rigidez táctica, era notoria la ventaja de las flexibles formaciones alemanas, pero hasta 1941 no emuló el "Fighter Command" a la patrulla de cuatro germana, el "schwarm", a la que denominó "finger four". Realmente no les resultaba nada fácil asimilar esa táctica, y lo primero que hicieron para flexibilizar sus formaciones fue separar las cuñas, para liberar algo a sus pilotos de la imperativa necesidad de mantener una exacta distancia con sus compañeros. "Tail-en Charlie" fue sustituido por dos pilotos de las secciones exteriores, y a veces por una sección entera que giraba a un lado y a otro, vigilando detrás y más arriba que el resto de la formación.

La verdad es que las tácticas inglesas durante aquel histórico verano fueron, al igual que las formaciones, cambiantes y confusas, por cuanto cada Unidad seguía las tácticas que disponía su jefe, normalmente agobiado por las circunstancias del combate. La falta de unidad de criterio impuesta desde arriba determinó que -con ironía y un poco de cinismo- se dijera que la táctica de cada Unidad era la que decía el jefe presente de mayor graduación... Un "Squadron" tenía doce aviones y doce pilotos, con media docena de unos y otros en reserva, todo ello en teoría, pues si nunca faltaron aviones, en cambio la reposición de pilotos fue cada vez más difícil. El "Squadron" se dividía en dos "Flights" de seis aviones, formado cada uno a su vez por dos secciones de tres. Pero, ¿cómo iban las cosas en la práctica? Veamos lo que ha contado uno de esos pilotos que tanto se sacrificaron, y no uno de los ases:



Ataque en formación de la RAF a bombarderos

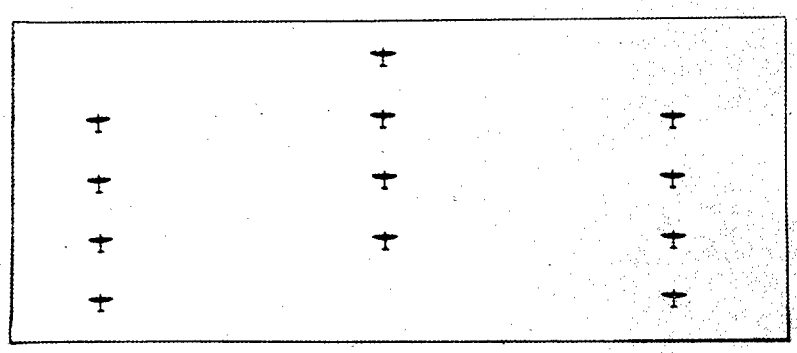
"Tras la subida en formación de cuña, el controlador nos dirige al enemigo tras conocer nuestra altitud de vuelo. El jefe de la formación nos da a cada sección la orden de formar en fila, y lo hacemos manteniéndonos cada uno por debajo del avión de delante para evitar su rebufo. Al avistar al enemigo nos da la orden de extender las formaciones, separándose unos veinte metros los aviones para disponer de suficiente libertad de movimiento. En el aire las cosas no marchan como está previsto, y durante el combate el "Squadron" se disgrega, lo mismo que las patrullas y secciones, y cada piloto en su avión se convierte en una unidad de combate. La gran velocidad y las ligeras diferencias de rumbo hacían inevitable la dispersión. Había otros factores que contribuían al caos, pues había que contar también con los frecuentes fallos de los aviones: problemas de motor, mala recep-

ción por la radio y fallos de oxígeno. Cualquier emergencia que hiciera abandonar la formación a uno no sólo disminuía su fuerza, sino que obligaba al jefe de la misma a improvisar. Todo era flexible y adaptable, y un cambio de situación en el aire tenía que resolverse con sentido común e iniciativa, pero el "sentido común" en el aire sólo llega después de una experiencia considerable. Los pilotos son necesariamente individualistas por temperamento, y en el combate son sus propios dueños, a la vez que son a veces responsables de la seguridad de los demás, al ser al mismo tiempo miembros de un equipo".

Este piloto de excelente moral estaba mal servido por tácticas inadecuadas y rígidas. El paso más importante en la flexibilidad de tácticas de la caza inglesa lo dio Malan, que dividió su "Squadron" no como hasta entonces en cuatro secciones de tres aviones, sino en tres de cuatro, que volaban en filas muy separadas -unos 250 metros- formando cuña. Al llegar al combate les era fácil -al revés que antes- separarse en eficaces parejas. Pero esa formación no se adoptó hasta después del final de los combates. En realidad, y como se ha dicho, cada jefe de Escuadrón fue tratando, con variables resultados, de mejorar sus formaciones tácticas olvidando las rígidas teorías anteriores.

El lector habrá podido observar la constante referencia a los "Squadrons" y no a Unidades superiores. Y es que el Grupo 11 prácticamente sólo empleaba Escuadrones aislados, y no por casualidad, sino por constituir el sistema del Vicemariscal Park, su jefe. Había subordinados suyos -como Malan, Stanford Tuck y otros- que preferían el empleo de formaciones mayores, y así se lo decían a Park, cuando éste les visitaba al atardecer llegando en su "Hurricane" a las maltratadas bases. Pero Park les convencía de que si ya era bastante difícil interceptar con un Escuadrón antes de que el objetivo fuera bombardeado, ¿cómo podría llegar a un tiempo un Ala, que lleva mucho más tiempo en despegar, formarse y subir. Desde luego, un Ala podría interceptar al enemigo, pero "después" del bombardeo, con lo que le haría el juego.

No es que Park no se diera cuenta de las ventajas del número, y trató de utilizarla en bastantes ocasiones, contando con el apoyo de los otros Grupos, pero la falta de cooperación entre los Comandantes del Grupo 11 y del 12, Park y Leigh-Mallory no fue debidamente resuelta por Dowding, y ello -aparte de las grandes dificultades que planteó en la conducción general de la caza- llevó a una increíble controversia. En realidad fue un conflicto de personalidades, mal llevado por el Mando, cuyo final fue la lógica -aunque inoportuna- salida del Mariscal Dowding, pero también una increíble "victoria" de Leigh-Mallory, respaldado por Archibald Sinclair en el Ministerio y por Sholto Douglas -segundo jefe de E.M.- relegando a Park al Mando de Entrenamiento, pasando Leigh-Mallory al puesto de Park y Douglas al de Dowding. La controversia ha sido llamada de la "Big Wing", gran Ala, y merece ser contada.



La formación de Malan a mediados de 1941

Parece que el principio estuvo en las ideas del bullicioso Douglas Bader, "Squadron Leader" en el Grupo 12. Un piloto brillante, expansivo e individualista, que era benevólamente escuchado por su jefe y respaldado por sus relaciones políticas, ya que su Ayudante era Diputado. Como el enemigo llegaba por el Sur, el peso dyla lucha frontal contra la Luftwaffe lo llevaba el Grupo 11 en primera línea, y -habida cuenta de la falta de cooperación del Grupo 12- los Escuadrones más al Norte tenían menos oportunidades de combatir. El fogoso Bader, inflamado por la gloria del "Circo" de Richthofen, expuso a Leigh, Mallory su idea de que contando con más aviones habría más victorias, y que sería fácil dirigir tres Escuadrones en el aire. Aunque se jefe le apoyó, no tuvo Bader en principio mucho éxito, y ante su insistencia Leigh-Mallory le ofreció dos Escuadrones más, "si podía manejarlos".

-Sí, señor. De todos modos, una vez comenzada la lucha siempre rompemos la formación.

Una respuesta típica y reveladora de un individualismo exacerbado. A partir de entonces, los cinco Escuadrones de Duxford operaron con mayor éxito contra los bombarderos que habían logrado atravesar la primera línea del Grupo 11, y normalmente ya sin protección de la caza alemana, cuyo radio de acción era insuficiente. Pero lo importante -todo se radicaliza siempre- es que los partidarios de Bader llegaron a decir que era mejor "diezmar" una formación alemana después del bombardeo, que "arañarla" antes, olvidando la necesidad vital de proteger las bases. Pero más importante aún es que cuando la "Big Wing" tuvo más éxito -un éxito en cifras drásticamente reducidas por la investigación histórica- fue cuando la estrategia alemana cambiaba de planes y el nivel de combates descendía. De seguir Park en el Sur las tácticas propugnadas por Bader, el resultado hubiera sido desastroso: al principio Park no podía usar más que pequeñas formaciones, pues la amplitud de su frente defensivo y el tiempo necesario para interceptar le impedía reunir mayores formaciones, sin contar con que algún ataque no hubiera encontrado oposición alguna. El concepto era deleznable en el plano defensivo.

Pero Sinclair, Leigh-Mallory y Douglas ya habían decidido su actitud. Se convocó en noviembre una reunión para decidir tácticas futuras, y Park fue acusado. Bader -caso sin precedentes- estuvo en una reunión en la que nadie bajaba de Vicemariscal, y tuvo plena ocasión de exponer sus ideas, con el resultado antes

dicho. Cuando todo acabó, los hombres del Ministerio publicaron un relato oficial de la "batalla de Inglaterra" sin mencionar a Dowding ni a Park... En el Mando de Caza, los hombres que sentenciaron a Park revivieron -tiempo después, y usando datos históricos- las grandes batallas aéreas de septiembre: Leigh-Mallory, ahora en el Grupo 11, reaccionó a los ataques con las tácticas de la "Big Wing", y el resultado fue un total fracaso, pues los árbitros decidieron que las bases vitales del Mando de Caza hubieran sido bombardeadas antes de que las grandes Alas hubieran llegado a despegar...

A fines del verano, en la época final de los combates sobre Inglaterra, los pocos bombarderos alemanes que penetraban con fuerte escolta de cazas, eran sólo una provocación para llevar al cielo a los cazas ingleses y tener ocasión de derribarlos; y a fines de octubre todos los combates eran prácticamente entre cazas. Los británicos se quejaban de que los alemanes tenían todas las ventajas, ya que -liberados de la preocupación de proteger de cerca a los bombarderos- podían escoger su oportunidad; y de que a ellos no los lanzaban antes de que los alemanes hubieran llegado prácticamente a la costa, a veces a muy gran altura. Como apenas había pilotos de reserva y la RAF quería aprovechar el momento en que la Luftwaffe había aminorado su esfuerzo, a veces se llegó a doblar el número de salidas de los cazas disponibles, con el resultado de que la moral de los pilotos -cansados e irritables, y aquejados de "109itis"- descendió muchísimo. Si la Luftwaffe no hubiera abandonado su acción en el penúltimo minuto, las cosas hubieran cambiado muchísimo. Pero los cazadores alemanes no fueron derrotados en el verano de 1940, y por tanto los cazas de la RAF no los vencieron. Los "messers" derribaron más cazas de la RAF de los que perdieron, y ya en las primeras semanas del ataque la Luftwaffe estaba ganando la superioridad local en el Sur, con unos setenta cazas de la JG 51 de Osterkamp enfrentados a los doscientos veinticinco británicos del Grupo 11. Y pese a las cambiantes y equivocadas directivas del Mando alemán, mantuvieron su primacía en los combates.

Y era lógico que no ganaran los cazadores de la RAF, pues el entrenamiento de los pilotos de las "Jagdgeschwaders" era superior, y lo mismo ocurría con sus formaciones de combate; y también los "109" eran superiores en general a los cazas británicos, aunque la leyenda creada por la propaganda haya hecho pensar en que fueron los "Spitfieres" la mayoría, cuando lo eran los "Hurricanes".

Pero las guerras no se ganan ni se pierden por la acción de unos pocos combatientes, por heroicos o sacrificados que sean. Y en el caso de los cazas hay que decir que el resultado final de los combates no fue decidido por ellos, ni por los alemanes ni por los británicos, sino por algo más grave e imputable a sus más altos Mandos. Los errores -gravísismos- cometidos por los dirigentes británicos en la dirección general de la guerra, fueron menores -sobre todo de menores consecuencias, habida cuenta de la potencial superioridad de los aliados- que los cometidos por el Mando alemán, que -en lo que a la llamada "batalla de Inglaterra" se refiere- abandonó la acción cuando debiera haber hecho un esfuerzo final suplementario que estaba a su alcance.

Todo lo más que puede decirse, como resumen de aquellos meses de verano, es que hubo combates muy importantes, en los que unos y otros combatientes se sacrificaron cumpliendo su deber, y -quizás- que tras esos combates aéreos Inglaterra se libró de la invasión que esperaba y temía. Eso es ciertamente un hecho, pero ¿hubo alguna vez un real peligro de invasión? ¿Hubo un claro intento alemán de invadir Inglaterra...? ■

LOS CONCEPTOS EXPUESTOS EN LOS TRABAJOS PUBLICADOS EN ESTA REVISTA REPRESENTAN LA OPINION PERSONAL DE SUS AUTORES.

ENCUESTA

DEFENSA - OTAN

Por MANUEL CORRAL BACIERO

Por primera vez en nuestro país, se ha realizado públicamente un sondeo para intentar determinar el estado de la opinión pública sobre el tema de la OTAN y la posible integración de España en la Alianza Atlántica.

La revista "Defensa", especializada en temas militares, ha planteado a lo largo de varios meses un cuestionario a sus lectores cuya primera evaluación se presentaba en público el pasado 10 de junio.

Esta primera valoración, cuyos datos publicamos en cuadro adjunto, fue realizada sobre más de 8.000 respuestas españolas válidas de las aproximadamente 12.000 que la revista esperaba recibir de nuestro país. Las recibidas del extranjero se computan aparte.

El acto del día 10 no fue un acto multitudinario, fue un acto restringido en el número de asistentes, pero de alto nivel: Embajadores, diplomáticos representantes de los dos grandes bloques, agregados militares, parlamentarios españoles, comentaristas políticos nacionales y extranjeros y miembros de los tres Ejércitos formaban el foro ante el que se presentaron los resultados de una encuesta cuyo análisis debe requerir matizaciones previas.

Un grupo de asistentes al acto de presentación de la encuesta

REVISTA DE AERONAUTICA Y ASTRONAUTICA ha considerado de interés recoger los resultados y las interpretaciones que se dieron durante el acto por parte de analistas, políticos y representantes de medios de comunicación, por ser la primera vez que se hace una encuesta de este tipo.

Las primeras palabras fueron del Director de la Revista "Defensa", Vicente Talón, que quiso dejar sentadas una serie de premisas antes de valorar los datos: "Debe ser tenido muy en cuenta que la revista "Defensa" es una revista especializada, como tal su público es un público que representa a un sector muy determinado de la sociedad española, por lo que los resultados no pueden ser ampliables a los de un sondeo similar que se pudiera realizar a nivel nacional".

Sepamos qué opinaron después comentaristas y políticos:

— PEDRO J. RAMIREZ (Director de "Diario 16" y Ex-comentarista político de ABC) A favor de la entrada de España en la OTAN.

Creo que esta encuesta es la primera que se hace sobre un tema tan importante como éste, y al margen de cuáles sean sus resultados tiene ya una gran virtualidad y ojalá sirviera para que desde los periódicos, desde la universidad, desde los partidos políticos, desde los sectores intelectuales, se aportaran puntos de vista complementarios con relación a este tema. Creo que no hay que simplificar OTAN sí, OTAN no, y me da la impresión de que los partidos políticos tienen posiciones apriorísticas con relación a este tema y no corresponden a posiciones excesivamente elaboradas. Lo importante es que cuando se tome la decisión, esa decisión sea como consecuencia de la confluencia de diversos razonamientos y de la síntesis de todos ellos.

A mí me parece que sería muy peligroso llegar a 1983, a una nueva encrucijada electoral, sin que España formara parte ni de la Alianza Atlántica, ni de la Comunidad Económica Europea.

Me parece que sería frívolo e irresponsable que España pudiera vivir de espaldas

ENCUESTA DEFENSA - OTAN

(Resultados a 15-5-80)

Respuestas Militares	40%	16% Jefes 21% Oficiales 3% Suboficiales
Respuestas Civiles	60%	38,3% Técnicos 9,7% Profesiones liberales 12 % Otras profesiones

¿Cómo consideran sus conocimientos sobre la Alianza Atlántica?

Altos: 23%
Medios: 68,4%
Escasos: 8,3%

¿Consideran que España ya está muy vinculada a la OTAN, a pesar de no contarse entre sus miembros?

Muy vinculada: 62,2%
Relativamente vinculada: 34,4%
Nada vinculada: 3,1%

¿Consideran que la entrada de España en la OTAN alteraría el actual equilibrio de la paz mundial?

Pondría en peligro la paz: 26,5%
No la alteraría: 38,1%
Reforzaría la paz: 30,8%

¿Consideran que si España ingresase en la OTAN, se vería envuelta en caso de guerra convencional en Europa?

Mucho: 66%
Parcialmente: 33,9%
Nada: 0,0%

¿Consideran que si España ingresa en la OTAN, se verá directamente afectada en caso de guerra nuclear en Europa?

Mucho: 86,6%
Parcialmente: 13,2%
Nada: 0,0%

¿Consideran que si España permanece fuera de la OTAN, se verá directamente afectada en caso de guerra convencional en Europa?

Mucho: 29,4%
Parcialmente: 59,7%
Nada: 8,9%

¿Consideran que si España permanece fuera de la OTAN, se verá directamente afectada en caso de guerra nuclear en Europa?

Mucho: 55,7%
Parcialmente: 38,1%
Nada: 5,9%

¿Cree usted en la amenaza comunista?

	SI	NO
MILITARES		
Jefes	93,7%	6,2%
Oficiales	76,1%	23,8%
Suboficiales	71,4%	28,5%
CIVILES		
Técnicos	68,4%	31 %
Profesionales liberales	88,8%	11 %
Otras profesiones	60,6%	39,3%

RESULTADOS FINALES

¿Cuál es su postura sobre el ingreso de España en la OTAN?

A favor: 52,3%
En contra: 43,1%
Indiferentes: 4,4%

Las respuestas militares sobre este tema fueron:

	A favor	En contra	Indiferentes
Jefes	87,5	12,5	
Oficiales	42,8	47,6	9,5
Suboficiales	42,8	57,1	

Dos instantáneas de las varias intervenciones: junto a estas líneas, la de José Ramón Alonso. En la página siguiente, la de Pedro J. Ramirez

a Europa y en estos momentos en el plano defensivo militar no existe otro elemento, quizá lo ideal fuera que existiera, pero no existe, ni hay perspectivas de que a corto o medio plazo vaya a existir, otro elemento de incorporación en el sistema defensivo europeo, sino la Alianza Atlántica.

— JOSE RAMON ALONSO (Director de "Pueblo"). A favor de la entrada de España en la OTAN.

Me parece un error que los partidos tengan formado apriorísticamente una idea hecha sobre un tema tan importante. No comprendo nunca por qué por ser, por ejemplo, de UCD hay que ser atlantista y porque por ser del partido socialista hay que ser antiatlantista. No estoy tampoco muy seguro de que exista rigurosamente hablando en el mundo de 1980 una amenaza que llamaríamos exactamente comunista, creo que lo que existe es una amenaza soviética, no una amenaza comunista. Lo que nos amenaza es el imperialismo de la URSS rodeado de un grupo importantísimo de países aliados, con un peso militar predominante en la Europa de 1980 a 1985.

Creo que la encuesta hecha por la Revista "Defensa" es importantísima a pesar de que la participación, acaso excesiva, del elemento militar en la encuesta nos da un resultado levemente falseado, puesto que nos dé el resultado de los expertos militares y no un resultado exactamente de reflejo de los deseos del pueblo español. Creo que si España tiene que estar en la Europa de los cañones, tiene que estar también en la Europa de la mantequilla, y creo que hay que hacer un paquete con la política internacional y salir de tantas dudas como en esta materia estamos teniendo. Yo soy partidario del ingreso de España en la Europa del Atlántico si, simultáneamente o más o menos al mismo tiempo, podemos entrar en la Europa de la prosperidad y en la Europa de los negociantes. En la Europa de los pagos solamente, de ninguna manera; también en la Europa del jamón y creo que lo uno y lo otro son indispensables si queremos que el pueblo español acepte el ingreso en la Alianza del Atlántico. Por otra parte, carecemos de verdad de experiencia internacional desde 1815. Para que la tengamos es evidente que no hay más solución que una, que es lanzarse a la aventura y al riesgo de los problemas internacionales.

— SR. JENSEN (Televisión Holandesa).

Admito que el número de gente que está en contra es mucho mayor de lo que había pensado y es un factor muy a tener en cuenta para los partidos políticos que aquí luchan a favor de esta entrada. Yo no estoy aquí en condición de aconsejar a España, creo que España sabe qué hacer, pero francamente dudo mucho que al final España pueda entrar. Creo que en este momento sería un gran factor de disensión en el pueblo y en el Parlamento también para mantener la democratización. Me parece mejor evitar grandes conflictos en el tema. Además, si el Gobierno sigue con el planteamiento de que tendría que haber un gran consenso con la oposición, no veo que España vaya a entrar, como no creo que el PSOE vaya a cambiar su postura. Además, el pensamiento del español es que es interesante quedarse fuera de la OTAN. Ya tiene la cosa militar muy bien cohesionada con los pactos militares que España tiene con los EE.UU. Podía tener buenísima política con los países árabes y América Latina mucho más interesante que tener una cooperación muy estrecha dentro de la OTAN.

— CARLOS ARGOS (Ex-lider de Alianza Popular).

Yo creo que hay que plantearse las cuestiones de una manera global, hay que ir a una defini-

ción previa de cuál debe ser la política exterior de España y la política exterior siempre es, de alguna manera, un reflejo de la política interior de cada país, y la política exterior tiene dos ejes fundamentales que son, hoy por hoy, en los tiempos que vivimos, la defensa y los problemas económicos. Entonces yo creo que la pregunta no consiste en hacerla de una manera simplista: "debemos entrar o no en la OTAN", España debe participar en Europa, en la constitución de una Europa más unida y mejor, tanto en sus aspectos económicos, en sus aspectos sociales y en sus aspectos políticos y, obviamente también, en los aspectos militares o de defensa. Solamente planteando las cuestiones de esa manera, creo que habría que plantearse la cuestión y dar la respuesta adecuada, en función de los intereses nacionales, puesto que si es verdad que España lleva más de siglo y medio en una política muy aislacionista y no ha participado, afortunadamente, en ninguna de las dos guerras mundiales, tampoco ha participado en las grandes organizaciones internacionales. Creo que es hora de que se abra un gran debate nacional, que todo el mundo opine y después que sea la voluntad del pueblo español la que decida cuál ha de ser la postura de España sobre este particular.

— ALBERTO BALLARIN MARCIAL (Senador de UCD. Presidente de la Comisión de Defensa del Senado).

Yo también estoy satisfecho con los resultados de la encuesta.

Hay que tener en cuenta que el tema OTAN, y ésta es la objeción contra el referéndum, es un tema muy técnico, muy complicado, es un tema nada simpático porque hay una reducción simplista, no digo que la hayan hecho los lectores de "Defensa", la reducción simplista consiste en decir la OTAN es la guerra, la neutralidad es la paz, y todo el mundo en principio se puede considerar inclinado por el neutralismo o la neutralidad, no por esta palabra "OTAN" que muchos hacen sinónimo de guerra. Por eso el que haya triunfado el sí me parece extraordinariamente importante, lo que nadie podía esperar era que hubiera un triunfo masivo a favor de la OTAN, esto hubiera sido inconcebible.

Yo estoy a favor de la OTAN, en definitiva porque es para mí una opción esencial, es la opción europea, es la opción atlantista y aquellos que retrasen la entrada de España en el Mercado Común están prestándole un mal servicio a la causa de la seguridad occidental. Y con esto quiero decir que para mí la cuestión principal, la cuestión eje de nuestra política, debe ser el Mercado Común, debe ser la Comunidad Económica Europea, cosa que a veces se olvida y para mí, y en esto celebro coincidir con José Ramón Alonso, hay una teoría de paquete único y es que, aunque no se hable, cuando se habla con los líderes de la Comunidad Económica Europea, ya sabemos que no está ligada jurídicamente con la cuestión OTAN, pero es indudable que está ligada de hecho. Es indudable que los líderes occidentales cuando nos hablan de que la entrada de España en la Comunidad Económica Europea, aparte de los aspectos económicos, lo que tiene es un aspecto político importantísimo, este aspecto político no es otro que el de la seguridad; por lo tanto, ellos también piensan en términos de la seguridad y en el paquete único está Gibraltar. Hay que resolver el contencioso de Gibraltar y se están dando los pasos para resolverlo, como hay que plantear el tema de Ceuta y Melilla y el tema de que nuestras amenazas fundamenta están hoy en el Norte de Africa. Y, para terminar, quiero de un modo muy breve contestar a ese famoso argumento de las manos libres y de que si entramos en la OTAN poco menos que no vamos a hacer política exterior con el Tercer Mundo. Yo no estoy en absoluto de acuerdo con esa postura. Creo que hay países. Creo que si entramos precisamente en la Alianza Atlántica, primero contribuimos a la obra de la distensión, porque como se ha puesto de relieve en Luxemburgo, la OTAN está contribuyendo a frenar el belicismo de los EE.UU., está, digamos, tranquilizando, está actuando como un factor reestabilizador en la paz, entramos en la Comunidad Eco-

nómica Europea y a través de la Comunidad Económica Europea es como tenemos mucha más proyección en el Tercer Mundo que si estamos fuera.

Tenemos el ejemplo de Francia, que pertenece a la Alianza Atlántica, que desarrolla una política extraordinaria en Africa, que ha propugnado el triálogo con los árabes, etc., y tenemos un país como Alemania, que tiene contratos inmensos en los países árabes, relaciones magníficas con los países árabes, yo he estado en los países árabes haciendo contratos también y en los países árabes no les preocupa en absoluto nuestra pertenencia a la OTAN, ellos lo que agradecen es que no reconozcamos al estado de Israel y por eso nos llaman siempre sus viejos amigos y sus hermanos, pero éste es otro tema, éste es otro problema, pero en modo alguno creo yo que la entrada en la Alianza Atlántica nos vaya a disminuir capacidad negociadora con el Tercer Mundo.

— ENRIQUE MUGICA (Diputado del PSOE. Vicepresidente de la Comisión de Defensa del Congreso).

A mí realmente me ha sorprendido favorablemente la encuesta sobre dos planos.

Primero, es claro que el lector medio de "Defensa" puede tener ciertas proclividades, diríamos de talante liberal-conservador, ya que los temas militares hasta el momento han sido estudiados, debatidos, discutidos y planteados por sectores digamos de talante liberal-conservador más que por sectores que podríamos calificar de izquierda. La defensa es una cuestión de todos, pero esto sólo próximamente, sólo cercanamente en el tiempo, se está consiguiendo. Por tanto, que ese lector de tipo medio y hablo medio no de mentalidad media, sino ese lector de "Defensa" haya mostrado una diferencia de un 52,3% a favor del ingreso de España en la OTAN y un 43% en contra del ingreso de España en la OTAN para los que sostenemos la no necesidad del ingreso en la Alianza es un resultado alentador. Se diría que resulta también alentador el porcentaje del estamento militar, habría que hacer una ponderación mayor entre los tres Ejércitos: Tierra, Armada y Ejército del Aire, porque evidentemente en España, aunque el porcentaje principal es el Ejército de Tierra, la importancia de las otras Armas, aunque menor, sin embargo, quizá la proclividad de las otras Armas sea distinta que en el Ejército de Tierra, por tanto, en una primera aproximación creo que esa ponderación es necesaria, aun partiendo de estos datos. Sin embargo, también estos datos son alentadores para los que pensamos que no es idóneo entrar en la Alianza.

Y son alentadores desde dos puntos de vista:

— Desde el punto de vista que la Defensa es problema de todos y por supuesto también problema de los militares; y digo problema de los militares por una razón muy clara, porque los militares como clave de bóveda de la defensa nacional, aunque la defensa es cosa de todos, deben también discutir, apasionarse y manifestar su opinión sobre los problemas de la Alianza o de la no Alianza.

— Segundo, porque parece que los sectores más jóvenes del Ejército, y digo más jóvenes porque en el escalafón los empleos que tienen son Oficiales y Suboficiales, y entiendo que los Suboficiales aquí no son aquellos Suboficiales tópicos que existían cuando hacíamos el Servicio Militar, sino que son Suboficiales que han pasado por la Academia de Talarn y por otras Academias Especiales de Suboficiales, por tanto, hombres que escogen la milicia como vocación y profesión, no estrictamente como profesión al no poder elegir otras, como era en los tiempos pasados, pues bien, estos profesionales jóvenes de la milicia dan un porcentaje realmente importante en la ponderación a favor de la no entrada en la OTAN. No creo que partan de apriorismos, sino de unos intentos serios de conocer la realidad española y las exigencias que la hora de España plantea en estos momentos.

Yo tengo argumentos, creo que son de peso, y no apriorísticos, sino estudiados a posteriori, sobre la no entrada en la Alianza. Aparte las vivencias que hay en el país, creo que hay una situación clara de que hay una base extranjera en territorio español, que es Gibraltar, que es de un país que pertenece a la Alianza y claro, ese contencioso, aparte de otros que no voy a explayarme, tendría que ser resuelto, porque esa solución sería una base importante para la adopción posterior de decisiones. ■

LOS LIMITES DE LA DISCIPLINA EN LOS EJERCITOS DEL AREA OCCIDENTAL

Por PRUDENCIO GARCIA MARTINEZ DE MURGUIA
Comandante Ingeniero de Armamento y Construcción

Desde el antiguo soldado raso de remotas épocas, casi siempre analfabeto y de ínfima extracción social, hasta el moderno combatiente de nuestros días, que llega a las filas del Ejército con un no despreciable bagaje de educación y cultura, y procedente de todos los estratos sociales y profesionales, media un considerable abismo que ningún código militar actual se permite el lujo de ignorar. De ahí la distancia -igualmente considerable- que media entre la obediencia ciega que se exigía en los antiguos Ejércitos -nutridos de aquella tropa generalmente inculta, violenta y aventurera- y el moderno concepto de disciplina corresponsable, hoy día plenamente vigente en las Fuerzas Armadas de nuestra área geográfica y cultural, para otro tipo de combatiente absolutamente distinto de aquél.

Disciplina, esta última -la llamada "corresponsable"-, caracterizada por establecer unos límites que ni el superior ni el inferior pueden rebasar, y que no son otros que los impuestos por la propia ley. En otras palabras: con arreglo al moderno concepto de disciplina corresponsable, ni el jefe puede ordenar a su subordinado la ejecución de un acto penado por la ley, ni el inferior que recibe una orden de este género está obligado a obedecerla, compartiendo, si lo hace, la responsabilidad penal de su acto delictivo con aquel superior que se lo ordenó ejecutar. De ahí la denominación de "corresponsabilidad" o "disciplina corresponsable", hoy plenamente vigente en los principales Ejércitos del área occidental.

LA DISCIPLINA CORRESPONSABLE EN LOS EJERCITOS DE HOY

Para entrar en materia en este importante y delicado tema (importante por referirse a uno de los pilares básicos de todo Ejército -la disciplina- y delicado por implicar el estudio de los límites de ese elemento tan fundamental), puede servirnos como útil vía introductoria el comentario de otro trabajo, publicado en la revista "Ejército" años atrás: la traducción de un importante artículo debido al tratadista militar italiano Constantino de Franceschi, en el cual se analizaba el entonces nuevo Reglamento de Disciplina de las Fuerzas Armadas Francesas, comparándolo con otros Códigos Militares ya vigentes en otros países del área occidental. Refiriéndose a dicho

Reglamento francés, dicho autor entresacaba de su articulado diversos párrafos de interés, entre los que cabe destacar los siguientes:

— "El jefe tiene el derecho y el deber de exigir obediencia por parte de sus propios subordinados, pero no puede ordenarles cosa alguna que comporte responsabilidad penal del subordinado".

— "El inferior que ejecuta una orden que comporta la ejecución de un acto ilegal previsto en el Reglamento, asume plenamente la responsabilidad penal y disciplinaria del mismo. Si el inferior sospecha que está en presencia de una orden de tal categoría, tiene el deber de exponer su objeción a la autoridad de que emanó aquélla, indicando el motivo de la ilegalidad que atribuye a la orden. Si la autoridad superior confirma lo ordenado, el inferior puede no ejecutarla". (Los subrayados son nuestros.)

Respecto a los principales Ejércitos occidentales, el trabajo citado destaca los siguientes preceptos, extraídos de sus respectivos Reglamentos:

— En las Fuerzas Armadas inglesas, el "Manual of Military Law" prescribe que: "Si una persona que está obligada a obedecer a un superior recibe de éste una orden ilegal, está obligado a no cumplimentar tal orden, y, caso de hacerlo, caerá en la responsabilidad penal de haberlo hecho".

— En las Fuerzas Armadas de la República Federal Alemana, el "Soldatengesetz" establece: "Una orden no debe ejecutarse cuando su cumplimiento comporte una acción contraria a la ley o una irregularidad".

— En el Ejército de los Estados Unidos, el Reglamento dice: "Toda persona que preste servicio militar está obligada a ejecutar rigurosamente y con prontitud las órdenes legítimas de sus superiores".

— En las Fuerzas Armadas italianas, el Reglamento de Disciplina dispone: "El deber de obediencia es absoluto, salvo los límites establecidos por las leyes penales". (Los subrayados siguen siendo nuestros.)

Como puede apreciarse, todos estos Reglamentos definen, tanto en su letra como en su espíritu, un mismo tipo de disciplina: un mismo tipo de Mando, acompañado de su correspondiente tipo de subordinación, caracterizado dicho conjunto Mando-subordinación por un decisivo denominador común: el rechazo de un concepto de disciplina entendida como sumisión ciega, incondicional e ilimitada, y la plena implantación, por el contrario, de otro tipo de disciplina superador de aquél, responsablemente circunscrito a unos límites: los establecidos por la ley. Disciplina corresponsable, en una palabra, por hacer plenamente copartícipe en la responsabilidad de los hechos ordenados y ejecutados tanto a quien los ordena como a quien los ejecuta.

Concepto éste que no menoscaba en absoluto el correcto ejercicio de la disciplina, ni siquiera en situaciones específicamente bélicas, pues tal corresponsabilidad afecta exclusivamente al aspecto penal de la cuestión -órdenes cuya ejecución implique la comisión de actos delictivos-, sin que exista corresponsabilidad ninguna en materia táctica o técnica en general, terrenos en los cuales la responsabilidad del mando es absoluta y no compartible, y su autoridad total.

Consideremos ahora la situación de nuestras Fuerzas Armadas en el terreno que nos ocupa, antes y después de la promulgación de las nuevas Reales Ordenanzas, y la incidencia de éstas sobre el vigente concepto de disciplina y sus límites, al haber incorporado a su texto (artículos 34 y 84) el ya citado principio de corresponsabilidad.

LA DISCIPLINA CORRESPONSABLE EN NUESTRAS FUERZAS ARMADAS. SITUACION PREVIA A LAS NUEVAS ORDENANZAS

Con anterioridad a la promulgación de las nuevas Reales Ordenanzas de las Fuerzas Armadas (Ley 85/1978, de 28-12-78), la situación jurídica del subordinado militar que recibía y obedecía una orden de carácter delictivo venía definida básicamente por el artículo 185, circunstancia 12, del Código de Justicia Militar, cuyo texto dice:

"Está exento de responsabilidad criminal el que obra en virtud de obediencia debida. Esta eximente la tomarán o no en cuenta los tribunales, según las circunstancias de cada caso y teniendo presente si, tratándose de un hecho penado en este Código, se prestó obediencia con malicia o sin ella".

Salta a la vista la paradójica y difícilmente admisible situación que la redacción de dicho artículo 185, circunstancia 12, creaba al inferior que recibiera una orden de tipo delictivo, ya que, por una parte, su texto admite que en determinados casos la eximente puede no ser apreciada -cuando la "malicia" de la orden recibida resulte evidente para quien la cumple-, y, por otra parte, ningún precepto del mismo Código otorgaba al subordinado que, en el desempeño del servicio, recibiera de su legítimo

superior una orden de tal naturaleza, el explícito derecho a desobedecerla con arreglo a la ley.

En tales condiciones -y hasta la promulgación de las nuevas Ordenanzas- el subordinado que tuviera la desgracia de recibir una orden de este género carecía del suficiente amparo legal, tanto si la cumplía como si no: si se negaba a cumplir la orden, automáticamente podía caer sobre él, con su máxima dureza, todo el peso de la ley, ya que, por una parte, ni nuestro C.J.M. prevé -ni preveían nuestras antiguas Ordenanzas- caso alguno, expresamente tipificado, en que un inferior pudiera negarse a cumplir una orden de su legítimo superior, mientras que, por otra parte, el propio Código proporciona al superior, como es bien sabido, el lógico derecho a adoptar medidas extremas tendentes a atajar de manera instantánea -máxime frente al enemigo- cualquier intento de insubordinación. En otras palabras: el inferior que decidiese incumplir la orden recibida podría pagar, incluso en forma inmediata y tal vez irreparable, las consecuencias de su decisión.

Pero si el subordinado, pese a captar plenamente la malicia y el carácter criminal de la orden recibida, optaba por ejecutarla, se encontraba en una situación no menos indeseable, tanto en el aspecto moral y humano como en el puramente militar, situación que, pormenorizada, podría describirse más o menos así:

a) Como primera consecuencia, y con independencia de todo posible castigo posterior, el subordinado que obedeciese una orden de evidente carácter criminal se vería afectado de lleno por el grave daño moral de quien se ha visto obligado a cometer un acto rechazado por su conciencia, por su condición de hombre, y por su honor de militar.

b) En el plano jurídico-militar, por el hecho de haber cometido un delito -aquél que se le ordenó cometer-, dicho subordinado habría de comparecer en su momento, para responder del mismo, ante un tribunal militar, con la única esperanza de que le fuese aplicada la eximente de obediencia debida prevista en el artículo 185, circustancia 12, del Código de Justicia Militar.

c) Y, siguiendo en el plano jurídico, dicho subordinado se encontraría con que, según lo establecido en el artículo y circunstancia repetidamente citados del Código de Justicia Militar, resultaría extremadamente difícil aplicarle la eximente de obediencia debida, precisamente por el hecho de haber captado plenamente -como anteriormente supusimos- la malicia y el carácter criminal del acto que se le ordenó ejecutar. Ello significa que la ley -también en este caso- podría caer con todo su peso sobre él, alcanzándole de lleno la responsabilidad criminal del acto que se le ordenó cometer, sin perjuicio de que dicha responsabilidad alcanzase también al superior de quien recibió la orden en cuestión.

Esta anómala situación, jurídicamente incoherente, humanamente penosa y militarmente rechazable, fue ya señalada en su día, entre otros, por el abajo firmante, en textos escritos en 1971 y 1974, proponiendo una determinada solución. Pero ya anteriormente (1970) otro autor, el entonces licenciado en derecho y hoy comandante interventor D. Julio Catalán Chillerón, había puesto el dedo en idéntica llaga, escribiendo también en la revista "Ejército":

"La ambigua redacción de esta circunstancia (la 12) del artíc. 185 del Código de Justicia Militar, tomada del antiguo Código de la Marina de Guerra, exige una inmediata puntualización, máxime teniendo en cuenta la importancia de esta eximente en relación con la jerarquía y disciplina militares, y de que no es preciso esperar a una acción de guerra para que el problema se presente".

Si bien este último autor, en el trabajo recién citado, se limitaba a pedir una más clara tipificación de la eximente de obediencia debida, el problema básico seguía sin ser afrontado en su punto neurálgico, pues dicho autor continuaba admitiendo que bajo ninguna circunstancia un inferior podría oponerse a la orden recibida de su superior, sea cual fuere el carácter de ésta (ilegal o criminal, notoriamente antijurídica o delictiva), a la vez que conservaba el criterio -de nuevo la gran contradicción- de que, a posteriori, dicho inferior podía en ciertos casos ser condenado por haberla ejecutado, con lo cual el problema militar, moral y humano anteriormente señalado seguía planteado en toda su magnitud.

No obstante, es preciso reconocer al autor citado un considerable mérito: el de haber puesto de manifiesto, hace ya una década, la ambigüedad y antigüedad de un importante precepto de nuestro Código, llamando la atención, aun sin proponer solución válida alguna, sobre una notable laguna o insuficiencia de nuestra entonces vigente normativa legal en un terreno fundamental, tan decisivamente ligado a la función del Mando y del correcto ejercicio de la disciplina.

De hecho, para resolver satisfactoriamente el problema que nos ocupa, no bastaba en absoluto con establecer una más minuciosa tipificación de la eximente de obediencia debida, tendente a su mayor clarificación. De nada serviría delimitar y tipificar cuidadosamente los casos excepcionales en que un inferior puede ser condenado por obedecer una orden delictiva, si en esos mismos casos no se le libera legalmente de la obligación de cumplirla. No es preciso ser un profundo jurista ni poseer eruditos conocimientos de dere-

cho penal para comprender que, en buena ley, un hombre no puede ser obligado a cumplir una orden y al propio tiempo condenado por cumplirla; y condenado no por otra diferente norma legal, sino precisamente -para mayor contradicción- por aplicación del mismo Código que le obligó a obedecerla.

En otras palabras: resultaba notoriamente incoherente condenar a alguien por haber ejecutado una orden determinada cuando previamente no se le concedió salida jurídica alguna que le permitiera incumplirla. Y ésta era, en definitiva, hasta la promulgación de las nuevas Reales Ordenanzas, la situación en que podía verse atenazado el subordinado que recibiese y cumpliese una orden delictiva en aquellos casos previstos por el artículo 185, circunstancia 12, en los cuales la eximente de obediciencia debida no fuese aplicada a quien cumplió la orden que recibió de su superior.

Es de notar que ya antes de la promulgación de las nuevas Ordenanzas, la jurisprudencia del Consejo Supremo de Justicia Militar establecía -según expresa Fernando de Querol en sus "Principios del Derecho Militar Español"- que no puede considerarse debida la obediencia a órdenes que adolezcan de ilegalidad o vicios (citando sentencias de 8-III-1907 y 18-II-1914). Y, en sentencia mucho más reciente (Aranzadi,1973), nuestro más Alto Tribunal Militar establecía igualmente que no debe obedecerse una orden cuando "infringe clara, manifiesta y terminantemente un precepto legal" (sentencia de 7-III-73), si bien se añadía -en términos relativamente contradictorios con el criterio apuntado- que "es doctrina constantemente mantenida que si la orden es contraria a la ley, ignore esta circunstancia el que obedece".

Resultaba, pues, imprescindible incorporar explícitamente a nuestra vigente legislación un claro criterio al respecto, que no quedase limitado a la interpretación jurisprudencial, sino que afrontase definitivamente este importante tema a través de un precepto legal tan explícito como los ya establecidos en los Ejércitos occidentales, cuyos códigos militares se han citado más atrás.

CORRECCION DE UNA ANTIGUA OMISION

Pues bien: la causa de esta insatisfactoria situación jurídica hasta aquí descrita no era otra que la omisión, tanto en nuestro C.J.M. como en las antiguas Ordenanzas, de todo precepto -ni siquiera uno solo- que, en forma expresa y suficientemente explícita, autorizase al subordinado que recibiera una orden delictiva, a desobedecerla con arreglo a la ley. Y ésta es, justamente, la omisión que el artículo 34 de las nuevas Ordenanzas ha venido a subsanar, al introducir en su redacción el derecho del subordinado a desobedecer el ya citado tipo de órdenes, cargando en todo caso con la grave responsabilidad de su acción, si la orden es realmente delictiva, o de su omisión, si dicha orden no es después juzgada como tal. He aquí el texto del artículo en cuestión:

Artículo 34: Cuando las órdenes entrañen la ejecución de actos que manifiestamente sean contrarios a las leyes y usos de la guerra o constituyan delito, en particular contra la Constitución, ningún militar estará obligado a obedecerlas; en todo caso asumirá la grave responsabilidad de su acción u omisión.

Por otra parte, y como adecuado complemento a este artículo 34, el 84 establece a su vez el deber del superior de no ordenar jamás actos contrarios a la ley y cuya ejecución implique algún tipo de responsabilidad penal para su ejecutor. He aquí su redacción:

Artículo 84: Todo mando tiene el deber de exigir obediencia a sus subordinados y el derecho a que se respete su autoridad, pero no podrá ordenar actos contrarios a las leyes y usos de la guerra o que constituyan delito.

Puede admitirse, sin embargo, que este artículo, pese a su plena adecuación y oportunidad, no resultaba tan perentoriamente imprescindible como el anterior, pues ya el C.J.M., en su capítulo dedicado a "Extralimitaciones en el ejercicio del Mando", tipifica como delito la conducta de todo militar que "en el ejercicio de su autoridad o mando, se excediere arbitrariamente de sus facultades o las usare indebidamente" (artículo 334), lo que ya permitía incluir, al menos implícitamente, dentro de dicho uso arbitrario o indebido de autoridad, el abuso consistente en dictar órdenes incursas en responsabilidad criminal.

Tal vez alguien pueda alegar que la normativa anterior a las nuevas Ordenanzas ya preveía implícitamente la posibilidad de desobedecer, pues el deber de obediencia sólo afectaba -valga la redundancia- a los casos de obediencia debida, es decir, a aquellos en que realmente se debe obediencia, pero no a los demás, en los cuales, teóricamente, sí sería lícito desobedecer. Pero el argumento resulta puramente evasivo, pues el problema que nos ocupa se refiere precisamente a los casos de obediencia debida: no a una obediciencia cualquiera, sino a la que un subordinado debe a sus legítimos jefes bajo cuyo mando se halla -y no a cualesquiera otros-, y

dentro del ámbito del servicio y los actos derivados de éste -y no fuera de él-; en consecuencia, todo cuanto venimos diciendo en este trabajo se refiere, concretamente, a las órdenes delictivas dadas y recibidas precisamente dentro de este tipo de ámbito y de relación, siendo éste, y no otro, el caso al que se refieren los citados artículos 34 y 84 de las Reales Ordenanzas de reciente promulgación.

Se trata, por tanto, de casos excepcionales. Pero este carácter de problema, excepcional en cuanto a su casuística, no hacía menos necesario afrontar su solución, por su notable trascendencia cualitativa, que afecta nada menos que al concepto general de disciplina -corresponsable o no- que se trata de implantar. Sin duda serán excepcionales los casos en que un subordinado pueda ser condenado por ejecutar una orden; excepcionales sí, pero de ninguna manera imposibles, como lo prueban, por una parte, los casos registrados en la última Guerra Mundial y en la mucho más reciente guerra del Vietnam, y, por otra parte, el hecho de que tal eventualidad haya sido prevista por todos los Códigos Militares extranjeros que fueron comentados en la primera parte de este trabajo, así como por nuestro C.J.M., el cual, en su reiteradamente aludido artículo 185, circunstancia 12, también prevé la posibilidad de que un inferior sea castigado por cumplir una orden, en aquellos casos en que la eximente de obediencia debida no sea aplicada a su ejecutor.

Pues bien: condenar a un subordinado por haber ejecutado una orden concreta equivale a proclamar a posteriori que aquella orden no debió cumplirse jamás. Y de eso se trataba precisamente: de proclamar tal cosa, pero no a posteriori, habiéndose causado ya un daño tal vez irreparable -el derivado de dicha orden delictiva, una vez ejecutada-, sino a priori, proporcionando a dicho subordinado la correcta salida jurídica que le permita eludir dignamente la comisión del acto delictivo que se le ordenó ejecutar. Y ésta es, justamente, la digna salida que proporciona al militar español el artículo 34 de las nuevas Reales Ordenanzas, al establecer que "ningún militar estará obligado a obedecer" aquellas órdenes que "entrañen la ejecución de actos que manifiestamente sean contrarios a las leyes y usos de la guerra o constituyan delito, en particular contra la Constitución", asumiendo en todo caso la grave responsabilidad de su acción u omisión.

Se mantiene, sin embargo, plenamente vigente -al igual que en los Ejércitos antes citados- el criterio básico de que este excepcional "derecho a desobedecer" queda limitado al ámbito de la responsabilidad penal -órdenes que impliquen comisión de delito-, sin que en ingún caso se considere, en cambio, como posible causa de desobediencia la discrepancia -por aguda que sea- en materia táctica estratégica, logística, ni de ningún otro tipo de valoraciones en el campo de la técnica militar, terreno en el cual la obediencia al superior ha de ser total, sin que resulte aquí aplicable el principio de "corresponsabilidad", pues en tales materias la responsabilidad del Mando debe ser absoluta y no compartible. Criterio también claramente establecido en nuestras nuevas Ordenanzas, cuyo artículo 79 preceptúa que "la responsabilidad por el ejercicio del Mando militar no es renunciable ni compartible", principio básico común a todos los Ejércitos sin excepción. ■

TEXTOS CONSULTADOS

— Constantino de Franceschi. "El nuevo Reglamento de Disciplina de las FAS Francesas" (Traducción y extracto de la "Rivista Militare"), Revista "Ejército" núm. 373, febr. 71.

— Ley 85/1978 de Reales Ordenanzas de las Fuerzas Armadas, de 28-12-78.

— Código de Justicia Militar.

— Julio Catalán Chillerón. "La responsabilidad del subordinado militar en la ejecución de órdenes notoriamente antijurídicas o constitutivas de delito", Revista "Ejército" núm. 370, noviembre 1970.

— Repertorio Aranzadi 1973.

— Fernando de Querol. "Principios de Derecho Militar Español", Tomo II (Ed. Naval, Madrid, 1948).

DOSSIER

LEY ORGANICA DE LA DEFENSA Y LA ORGANIZACION MILITAR

"Una sociedad para la libertad, una sociedad para la paz, una sociedad hecha para la convivencia no puede ser una sociedad débil ni inerme. Una comunidad de hombres libres y responsables debe disponer de una organización adecuada para su defensa, de unas estructuras fuertes y sólidas, capaces de garantizar la soberanía, la independencia y la integridad del estado".

"Preservar hoy la paz de los 36 millones de españoles y defender España, integrando las Fuerzas Armadas y el conjunto de la sociedad a la que sirven en una auténtica voluntad de defensa es una verdadera necesidad nacional, cuyo logro depende sólo de la voluntad política de realización que queramos poner en el empeño".

Valgan estos párrafos del discurso de nuestro Ministro de Defensa con ocasión de la presentación al Congreso de los Diputados del proyecto de la ley orgánica que hoy constituye el objeto de este "dossier", para reavivar en el ánimo del lector la idea de la defensa nacional y para resaltar, de paso, la importancia del texto que como "Ley orgánica por la que se regulan los criterios básicos de la Defensa Nacional y la Organización Militar", acaba de ser aprobada por las Cortes.

La trascendencia de la aprobación, y posterior promulgación de este texto legal descansa, tal vez, no tanto en el hecho de tratarse del primer "parto" de la Constitución en la materia a que nos estamos refiriendo, cuanto en la circunstancia de ser la primera vez, en la historia de España, que una disposición de tan alto rango se ocupa de la regulación de la defensa nacional y del instrumento militar en su conjunto, no tomando en consideración, naturalmente, el breve período de vigencia (año y pico), de su inmediata precursora, la Ley 83/1978, de 28 de diciembre, por la que se regulaban las funciones de distintos órganos superiores del Estado en relación con la defensa nacional.

Nuestra revista, atenta siempre a las cuestiones de interés profesional, ha querido dejar testimonio impreso de ese importante acontecimiento y ha elegido, para hacerlo la vía del "dossier" mensual. En las páginas amarillas de este número, no hablaremos, pues, de otra cosa que no sea la ley orgánica recientemente promulgada.

El "dossier" se compone del habitual tríptico de artículos: en el primero se da a conocer la Ley, en el segundo se relata la crónica de su paso por las Cortes y, por último, en el tercero se señalan sus particularidades más notorias en comparación con lo legislado anteriormente sobre la materia.

Recordemos, en fin, para cerrar ya esta página que dicha Ley orgánica fue aprobada con un 98,64 por ciento de votos favorables, es decir, con la casi absoluta garantía de que va a contar con el respaldo popular y confiemos, como lo hace un destacado miembro de la oposición, en que: "Con esta ley, una dirección política con perspectiva histórica y sentido nacional tendrá la herramienta definitiva para nacionalizar, popularizar y hacer eficaz la defensa de España". ■

LOS CRITERIOS BASICOS DE LA DEFENSA NACIONAL Y LA ORGANIZACION MILITAR

Por RAMON FERNANDEZ SEQUEIROS
Teniente Coronel del Arma de Aviación

La "Ley Orgánica por la que se regulan los criterios básicos de la Defensa Nacional y la Organización Militar" acaba de saltar a las páginas del Boletín Oficial del Estado. Se trata de una de esas leyes que el artículo 81 de la Constitución califica de "orgánicas" y que en virtud de tal calificativo han de ser aprobadas, modificadas o derogadas por mayoría absoluta del Congreso "en una votación final sobre el conjunto del proyecto".

Esta ley viene a representar, por tanto, el tronco de esa especie de árbol que, una vez crecido, simbolice la configuración general de nuestro sistema de defensa y, dentro de él, de su

componente esencial: las Fuerzas Armadas. Arbol que, como es natural, hunde sus raíces en el propio articulado de la Constitución de 1978 (véase cuadro 1).

Pues bien, a la somera descripción de tan importante texto legal, vamos a dedicar los párrafos que siguen.

*
* * *

Para empezar, digamos que la Ley Orgánica consta de un total de 40 artículos, aparte de una disposición final y otra transitoria, que se agrupan en 7 títulos, cuyos contenidos son los epigrafiados en el cuadro 2.

El *Título Preliminar* se compone de 4 artículos, en los cuales, una vez señalado el objeto de la Ley y establecida la competencia exclusiva del Estado en materia de Defensa y Fuerzas Armadas, de acuerdo con el artículo 149 de la Constitución, se precisan los importantes conceptos doctrinales de defensa nacional, política de defensa y política militar (veánse los cuadros 3, 4 y 5).

* * *

El *Título I* es el más extenso de todos, si bien, por el número de artículos que comprende (9) es equivalente a los dos que le siguen. Se ocupa de los órganos superiores de la Defensa

CUADRO 1

ANTECEDENTES CONSTITUCIONALES DE LA DEFENSA Y LA ORGANIZACION MILITAR (Constitución española de 1978)

Art.° 8.

1. Las Fuerzas Armadas, constituidas por el Ejército de Tierra, la Armada y el Ejército del Aire, tienen como misión garantizar la soberanía e independencia de España, defender su integridad territorial y el ordenamiento constitucional.

2. Una ley orgánica regulará las bases de la organización militar, conforme a los principios de la presente Constitución.

Art.° 30.

1. Los españoles tienen el derecho y el deber de defender a España.

2. La ley fijará las obligaciones militares de los españoles y regulará, con las debidas garantías, la objeción de conciencia, así como las demás causas de exención del servicio militar obligatorio, pudiendo imponer, en su caso, una prestación social sustitutoria.

.....

Art.° 62.

Corresponde al Rey:

.....

h) El mando supremo de las Fuerzas Armadas

.....

Art.° 63.

.....

3. Al Rey corresponde, previa autorización de las Cortes Generales, declarar la guerra y hacer la paz.

.....

Art.° 94

1. La prestación del consentimiento del Estado para obligarse por medio de tratados o convenios requerirá la previa autorización de las Cortes Generales en los siguientes casos:

.....

b) Tratados o convenios de carácter militar.

.....

Art.° 97

El Gobierno dirige la política interior y exterior, la Administración civil y militar y la defensa del Estado. Ejerce la función ejecutiva y la potestad reglamentaria de acuerdo con la Constitución y las leyes.

Art.° 98

1. El Gobierno se compone del presidente, de los vicepresidentes, en su caso, de los ministros y de los demás miembros que establezca la ley.

2. El presidente dirige la acción del Gobierno y coordina las funciones de los demás miembros del mismo, sin perjuicio de la competencia y responsabilidad directa de éstos en su gestión.

.....

Nacional y de las responsabilidades que, a este respecto, incumben a cada uno de ellos, desde S.M. el Rey, símbolo de la unidad y permanencia del Estado, hasta los Jefes de Estado Mayor del Ejército de Tierra, de la Armada y del Ejército del Aire, comandantes militares de sus respectivos Ejércitos (véase cuadro-separata núm. 6).

La Junta de Defensa Nacional se configura como "órgano superior asesor y consultivo del Gobierno en materia de defensa nacional" y la Junta de Jefes de Estado Mayor como "órgano colegiado superior de la cadena de mando militar de los tres Ejércitos". Forman parte de ésta los Jefes de los Estados Mayores de los Ejércitos y un Presidente con categoría de Teniente General o Almirante, designado por Real Decreto, y de aquélla, en todo caso, el Presidente del Gobierno (que será quien la presida cuando no asista a la misma S.M. el Rey), los Vicepresidentes si los hubiere, el Ministro de Defensa y los miembros de la Junta de Jefes de Estado Mayor, y, eventualmente, los ministros competentes en las áreas de Asuntos Exteriores, Economía, Hacienda, Interior, Industria y Energía, Sanidad y Seguridad Social y Transportes y Comunicaciones.

La Junta de Jefes de Estado Mayor estará encuadrada orgánicamente

Art.° 104

1. Las fuerzas y cuerpos de seguridad, bajo la dependencia del Gobierno, tendrán como misión proteger el libre ejercicio de los derechos y libertades y garantizar la seguridad ciudadana.

2. Una ley orgánica determinará las funciones, principios básicos de actuación y estatutos de las fuerzas y cuerpos de seguridad.

Art.° 116

1. Una ley orgánica regulará los estados de alarma, de excepción y de sitio y las competencias y limitaciones correspondientes.

.....

4. El estado de sitio será declarado por la mayoría absoluta del Congreso de los Diputados, a propuesta exclusiva del Gobierno. El congreso determinará su ámbito territorial, duración y condiciones.

.....

Art.° 117

1. La justicia emana del pueblo y se administra en nombre del Rey por jueces y magistrados integrantes del poder judicial, independientes, inamovibles, responsables y sometidos únicamente al imperio de la ley.

.....

5. El principio de unidad jurisdiccional es la base de la organización y funcionamiento de los tribunales. La ley regulará el ejercicio de la jurisdicción militar en el ámbito estrictamente castrense y en los supuestos de estado de sitio, de acuerdo con los principios de la Constitución.

.....

Art.° 123

1. El Tribunal Supremo, con jurisdicción en toda España, es el órgano jurisdiccional superior en todos los órdenes, salvo lo dispuesto en materia de garantías constitucionales.

Art.° 149

1. El Estado tiene competencia exclusiva sobre las materias siguientes:

.....

4.° Defensa y Fuerzas Armadas

.....

CUADRO 2

INDICE

TITULO PRELIMINAR

TITULO I:	**De los órganos superiores de la Defensa Nacional.**
TITULO II:	**De la contribución de los recursos de la nación a la defensa nacional.**
TITULO III:	**De las Fuerzas Armadas.**
TITULO IV:	**De la organización territorial.**
TITULO V:	**Del servicio militar.**
TITULO VI:	**De la Guardia Civil.**
TITULO VII:	**De la jurisdicción militar.**

en el Ministerio de Defensa y dependerá del Presidente del Gobierno, quién ejercerá su autoridad a través del Ministrro de Defensa, salvo en aquellas materias que expresamente se reserve para sí (véase cuadro 7).

* * *

CUADRO 3

DEFENSA NACIONAL

"Disposición y acción coordinada de todas las energías y fuerzas morales y materiales de la nación, ante cualquier forma de agresión, debiendo todos los españoles participar en el logro de tal fin. Tiene por finalidad garantizar de modo permanente la unidad, soberanía e independencia de España, su integridad territorial y el ordenamiento constitucional, protegiendo la vida de la población y los intereses de la Patria, en el marco de lo dispuesto en el artículo 97 de la Constitución".

Identificados los órganos superiores de la Defensa Nacional y fijadas sus responsabilidades, el *Título II* pasa ya a regular la contribución de los recursos y actividades de la nación, cualquiera que sea su naturaleza, a los fines de la Defensa Nacional, en los términos que establezca la correspondiente Ley de Movilización Nacional. Especial mención merecen, a estos efectos, los propios ciudadanos, en relación con los cuales "el Gobierno cuidará de desarrollar el patriotismo y los principales y valores reflejados en la Constitución" así como, ya en otro nivel:

- Los recursos enérgeticos, tanto de las fuentes propias como de las dependientes del exterior.
- Los recursos básicos de materias primas y alimenticias, tanto propias como del exterior.
- Los recursos industriales y los recursos sanitarios.
- Las vías de comunicación y transportes de tierra, mar y aire.
- Las telecomunicaciones.
- Los servicios de inteligencia y contrainteligencia.

CUADRO 4

POLITICA DE DEFENSA

"La política de defensa, como parte integrante de la política general, determina los objetivos de la defensa nacinal y los recursos y acciones necesarios para obtenerlos"

Se reconoce, expresamente, la necesidad de establecer por ley un plan de potenciación de las industrias de interés para la defensa, de señalar la asignación de los recursos financieros que ésta precisa y de limitar los derechos sobre los bienes propiedad de nacionales y extranjeros en determinadas zonas del territorio nacional.

Se dispone la contribución de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, aunque no tengan carácter militar, y de las Policías de las Comunidades Autónomas y cualesquiera otras de ámbito local, a la defensa nacional, bajo la dirección del Ministro del Interior, coordinadas por el Ministro de Defensa, en la forma que establezca la ley y en el marco de la defensa civil (veáse cuadro 8).

En caso de declaración del estado de sitio, todas esas Fuerzas, Cuerpos de Seguridad y Policías pasarán a depender de la autoridad militar, la cual, en el territorio al que afecte dicho estado, asumirá automáticamente las facultades que correspondan a la civil en los estados de alarma y excepción, de conformidad con lo estable-

CUADRO 5

POLITICA MILITAR

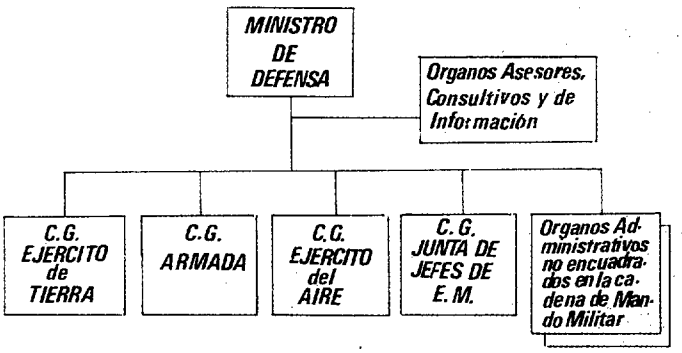
"La política militar, componente esencial de la política de defensa, determina la organización, preparación y actualización del potencial militar, constituido fundamentalmente por el Ejército de Tierra, la Armada y el Ejército del Aire, teniendo en cuenta las posibilidades de la nación en relación con la defensa".

cido en la ley orgánica prevista en el artículo 116,1 de la Constitución.

Como cabía esperar, se afirma también en este título que "las Fuerzas Armadas, a requerimiento de la autoridad civil, podrán colaborar con ella en la forma que establezca la ley para casos de grave riesgo, catástrofe o calamidad u otra necesidad pública de naturaleza análoga".

* * *

Estructura Organica del Ministerio de Defesa



CUADRO 7

El *Título III* es el título dedicado a las Fuerzas Armadas. Consta, como los dos que le anteceden, de nueve artículos.

CUADRO 8

DEFENSA CIVIL

"La defensa civil es la disposición permanente de todos los recursos humanos y materiales no propiamente militares, al servicio de la defensa nacional y también en la lucha contra todo tipo de catástrofes extraordinarias".

En los primeros se recoge la misión constitucional de las Fuerzas Armadas (formadas por el Ejército de Tierra, la Armada y el Ejército del Aire) y se perfilan los rasgos esenciales de su configuración (véase cuadro 9), no obstante lo cual, en los artículos que siguen se complementan o matizan todavía más dichos perfiles. Así se establece que:

- El régimen de producción y suministros de los distintos tipos y sistemas de armas y material, de acuerdo con las necesidades y especificaciones formuladas por los respectivos Estados Mayores, coordinados por la Junta de Jefes de Estado Mayor, así como el fomento y coordinación de la investigación científica y técnica en materia que afecten a la defensa nacional, serán competencia del Ministerio de Defensa.

CUADRO 9

FUERZAS ARMADAS

- **Su composición y dimensiones se derivarán del Plan Estratégico Conjunto.**
- **Sus características responderán a un criterio de funcionalidad y operatividad.**
- **Su organización se inspirará en criterios de coordinación y eficacia conjunta, persiguiendo la máxima analogía en su estructura esencial, pero respetando, en lo posible, las peculiaridades de cada Ejército, Arma o Cuerpo, cuando se fundamenten en el medio en que se desenvuelven, o en sus tradiciones.**
- **Contarán con las bases, infraestructura y órganos de apoyo logístico, administrativo y de todo tipo que precisen para el cumplimiento de su misión.**
- **Sus efectivos totales se ajustarán al objetivo de fuerza conjunto, a las previsiones determinadas en las leyes especiales de dotaciones y a la Ley de Presupuestos, sin sobrepasar los límites que en ellas se fijen.**

- El Ejército de Tierra, la Armada y el Ejército del Aire se estructurarán orgánica y funcionalmente para cumplir conjuntamente la misión constitucional encomendada a las Fuerzas Armadas.

— Los servicios cuya misión no sea exclusiva de un sólo Ejército se tenderá a que sean unificados para permitir su funcionamiento conjunto con criterios de eficacia y economía de medios.

— Las obligaciones, normas de conducta, deberes y derechos específicos de los miembros de las Fuerzas Armadas, así como el régimen de vida y disciplina de las unidades, serán las que se determinan en las Reales Ordenanzas, regla moral de la institución militar.

— Las escalas, régimen de ascensos y recompensas, sistemas de ingresos y retiro, y empleo de los miembros de las Fuerzas Armadas serán regulados por la ley.

— Las normas por las que ha de regularse la enseñanza militar, cuya misión fundamental será la de dotar a las nuevas promociones de oficiales y suboficiales de las más alta preparación moral, profesional, científica y humanística, se fijarán asimismo por ley.

Una vez enunciados los criterios anteriores que —repetimos— sirven para dar forma a las Fuerzas Armadas consideradas en su conjunto, los tres últimos artículos del título están orientados a señalar lo específico —misión y composición— del Ejército de Tierra, la Armada y el Ejército del Aire (véase cuadro 10).

CUADRO 10

EL EJERCITO DE TIERRA

- **Responsable principal de la defensa del territorio nacional, tiene como misión específica el desarrollo de la estrategia conjunta en el ámbito determinado por sus medios y formas propias de acción.**
- **Se organiza en proporción adecuada en Armas y Servicios y se articula, según criterios de funcionalidad y operatividad, en Unidades, Centros y Dependencias de distintos tipos en forma flexible, armónica y polivalente para hacer frente a sus responsabilidades.**

LA ARMADA

- **Responsable principal de alcanzar los objetivos marítimos de la defensa nacional, tiene como misión específica el desarrollo de la estrategia conjunta en el ámbito determinado por sus medios y formas propias de acción.**
- **Se compone de la Fuerza, los Servicios y los Organos auxiliares de Mando, de Dirección o de Jefatura. La fuerza se articula básicamente en Fuerzas de Combate, Fuerzas de Protección y Unidades Auxiliares, con características operativas que les permitan hacer frente a sus varias responsabilidades.**

EL EJERCITO DEL AIRE

- **Responsable principal de la defensa aérea del territorio y de ejercer el control del espacio aéreo de soberanía nacional, tiene como misión específica el desarrollo de la estrategia conjunta en el ámbito determinado por sus medios y formas propias de acción.**
- **Se estructura en Fuerza Aérea y Logística y se articula básicamente en Mandos Operativos, Unidades, Servicios y Organos auxiliares de características apropiadas a cada una de las misiones que puedan derivarse de sus variadas responsabilidades.**

* * *

El *Título IV* con sólo 3 artículos, trata del tema de la organización militar del territorio nacional para la defensa, en regiones o zonas, señalando en primer lugar que las bases de dicha organización han de establecerse por ley, afirmando a continuación que los mandos de dichas regiones o zonas dispondrán de cuarteles generales adecuados a las necesidades derivadas de las responsabilidades que le correspondan y reconociendo, finalmente, la posibilidad de establecer

zonas de defensa bajo mando unificado, previa propuesta al Gobierno del Ministro de Defensa, oída la Junta de Jefes de Estado Mayor.

* * *

El servicio militar consituye la materia objeto del *Título V*, que, como el anterior, consta de 3 artículos, en los que se fijan los criterios básicos al respecto. Son éstos:

- El derecho y el deber que tienen todos los españoles de participar en la defensa de España, de conformidad con el artículo 30 de la Constitución.
- La obligatoriedad del servicio militar, con prioridad sobre cualquier otro servicio que se establezca.
- La participación de la mujer en la defensa nacional, en la forma que la ley disponga.
- La fijación y regulación mediante ley de: las distintas causas de exención del servicio militar; la forma y condiciones de prestación del mismo con carácter tanto voluntario como obligatorio; la objeción de conciencia y los casos de exención que obliguen a una prestación social sustitutoria.

* * *

El *Título VI* afecta a la Guardia Civil. Consta de 2 artículos relacionados, respectivamente, con circunstancias de paz y circunstancias de guerra.

En tiempo de paz, el Cuerpo de la Guardia Civil dependerá del Ministro del Interior y del Ministro de Defensa, mientras que en tiempo de guerra y durante el estado de sitio estará sometido, exclusivamente, a la autoridad de este último. Para romper la ambigüedad de su doble dependencia en tiempo de paz, se establece que dicho Cuerpo estará subordinado al Ministro de Defensa "en el cumplimiento de las misiones de carácter militar que por su naturaleza se le encomienden" y al Ministro del Interior "en el desempeño de las funciones relativas al orden y la seguridad pública", en los términos que establezca la ley orgánica prevista en el artículo 104 de la Constitución. Asimismo, se dispone que el Reglamento Orgánico del Cuerpo será aprobado por el Gobierno a propuesta de los dos ministros citados y que en él se regulará, de acuerdo con la ley, su organización, funciones, armamento, y el régimen de personal y disciplina.

* * *

El *VII* y último *Título* de la ley orgánica que estamos considerando se ocupa, finalmente,

en un sólo artículo —el 40— del tema de la jurisdicción militar. Los principios y criterios en él recogidos son:

- Que la Justicia Militar se administrará, en nombre del Rey, en la forma que señala el Código de Justicia Militar y de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 123 de la Constitución.
- Que la jurisdicción militar se ejercerá de acuerdo con la ley, en el ámbito estrictamente castrense y en los supuestos de estado de sitio, bajo los principios de especialidad jurisdiccional, salvaguardando debidamente la unidad del Poder Judicial del Estado.
- Que la jurisdicción militar conocerá, juzgará y ejecutará lo juzgado en los procedimientos que en la misma se sigan, conforme a lo establecido en el Código de Justicia Militar.
- Que el procedimiento penal militar establecerá la garantía de defensa. La apelación, casación o revisión de los fallos de los Jueces y Tribunales estarán regulados en el Código de Justicia Militar, con las restricciones que para el estado de sitio o tiempo de guerra se determinen.
- Que la constitución, funcionamiento, gobierno y estatuto de la autoridad judicial militar; sus Juzgados, Tribunales y Ministerio Fiscal Jurídico-Militar y el personal a ellos asignados, se regulará en la ley y en los reglamentos de su desarrollo.

Y expuestos estos criterios básicos sobre la jurisdicción militar, nos acercamos ya al final de nuestro trabajo.

Con el Título VII concluye el cuerpo propiamente dicho, de la Ley Orgánica por la que se regulan los criterios básicos de la Defensa Nacional y la Organización Militar, quedando, únicamente, para agotar su texto, hacer referencia a las disposiciones final y transitoria de la misma.

De conformidad con la primera, en el plazo de tres meses a partir de la entrada en vigor de la Ley, el Gobierno deberá publicar el calendario de presentación a las Cortes Generales de los Proyectos de Ley que en ella se determinan y, en virtud de la segunda, quedan derogadas todas las disposiciones que se opongan a lo establecido en la Ley y facultado el Gobierno para publicar las correspondientes tablas derogatorias.

BREVE HISTORIA DE SU GESTACION EN LAS CORTES GENERALES

Por MIGUEL RUIZ NICOLAU
Teniente Coronel del Arma de Aviación

En el verano de 1979, el Consejo de Ministros envía al Congreso de los Diputados el proyecto de Ley Orgánica por la que se regulan las Bases de la Defensa Nacional y la Organización Militar. Dicho proyecto aparece publicado en el Boletín Oficial de las Cortes Generales -Congreso de los Diputados- el 21 de septiembre. El texto consta de un preámbulo, que da las razones por las que el Consejo de Ministros, a propuesta del Ministro de Defensa, somete a la deliberación del Congreso este proyecto de ley; un Título Preliminar y siete Títulos en 37 artículos y una Disposición Derogatoria.

A este proyecto de ley, presentan los Señores Diputados, 146 enmiendas, de las cuales hay tres a la totalidad. Hacer un completo examen a todas las enmiendas es una labor que se escapa a la intención de este artículo, pero es muy interesante su estudio dado que en ellas se han basado las sesiones de trabajo de la Ponencia designada por la Comisión de Defensa, de la propia Comisión y del Pleno del Congreso y que muchas de ellas fueron aceptadas plenamente o, al menos, obligaron a negociar un nuevo texto al artículo enmendado, lo que dió por resultado que sólo 8 artículos de los 37 primitivos se mantuvieron con el texto original enviado por el Gobierno. Intentaremos, por ello, hacer un breve resumen del contenido de dichas enmiendas.

ENMIENDAS A LA TOTALIDAD

▶ La presentada por el Diputado por la Unión del Pueblo Canario, Fernando Sagaseta, miembro del Grupo Mixto, se basa principalmente en que el proyecto de ley no establece los necesarios criterios neutralistas, y en que no queda clara la necesaria subordinación de las Fuerzas Armadas a los Poderes Públicos y del Poder Ejecutivo al Legislativo.

▶ La presentada por el Grupo Parlamentario Comunista, es de sustitución, dado que considera que el proyecto de ley contiene normas que tratan de la Defensa Nacional y de la Organización Militar, cuando lo obligado por el Artículo 8°. de la Constitución es sólo una ley orgánica que regule las bases de la Organización Militar, existiendo además, demasiadas deficiencias y carencias en este ambicioso proyecto de ley. Pone como ejemplo de lo que debería tratar, el índice completo de la Ley Orgánica de la Armada, vigente desde 1970. Finalmente propone un cambio de filosofía del texto que se refleje en tres aspectos fundamentales:

a. Unificación y reestructuración de la normativa castrense para conseguir un auténtico Ministerio de Defensa y no un Ministerio de Interejércitos.

b. Unificar la dirección operativa de la Defensa con Mandos unificados y

c. Potenciar la Defensa Civil.

▶ La presentada por el Grupo Parlamentario de Socialistas Vascos se basa, igualmente, en no ser concorde el proyecto con lo conceptuado en el Artículo 8.° de la Constitución.

ENMIENDAS AL ARTICULADO

▶ El Diputado Fernando Sagaseta, como portavoz del Grupo Mixto, presentó 27 enmiendas, además de la ya citada a la totalidad, a diferentes artículos motivándolas por "el deseo de profundizar en la más democrática interpretación de la vigente Constitución, haciendo lo posible por resaltar la soberanía del pueblo e imprimir a la Política de Defensa un real espíritu de fortalecimiento de unas relaciones pacíficas y de eficaz cooperación entre todos los pueblos de la Tierra".

▶ El Grupo Nacionalista Vasco presentó 3 enmiendas relacionadas con algunos aspectos de las Policías de las Comunidades Autónomas.

▶ El Grupo Parlamentario Andalucista presentó otras 3 enmiendas, dos sobre el servicio militar y la tercera proponiendo la adición de un nuevo Título,- De los Acuerdos Internacionales de Defensa- con 4 artículos, que en resumen vienen a resaltar que cualquiera de estos tratados o sus consecuencias, que impliquen facilidades militares a potencias extranjeras, deben ser ratificados por las Cortes y compensar de alguna manera a la Comunidad Autónoma donde se instalen o localicen las bases o instalaciones militares conjuntas.

▶ El Grupo Parlamentario Comunista, presentó 29 enmiendas a diferentes artículos que siguen, en general, la filosofía expuesta en su enmienda a la totalidad. Además propone la supresión del Título VI, concerniente a la Guardia Civil y la adición de un nuevo Título bajo la rúbrica de "La Enseñanza Militar", con dos artículos.

▶ El Grupo Parlamentario Socialista del Congreso presentó 46 enmiendas a casi todos los artículos para convertirlos en una ley de bases de la Organización Militar, suprimiendo por tanto cualquier mención directa a la Defensa Nacional. También proponen: el cambio de denominación de la Junta de Jefes de Estado Mayor por la de Junta de Comandantes Generales; la exigencia de que sean fijados por ley temas tales como el plan de armamento y material, el objetivo de fuerza conjunto, la situación profesional del militar, la enseñanza militar y el régimen disciplinario de los militares; concretar más la organización militar, así como variar la actual organización de Capitanías Militares.

▶ El Grupo Parlamentario Socialista de Cataluña, presentó 24 enmiendas insistiendo en algunos de los temas tratados por los Socialistas del Congreso, resaltando además la importancia de la Defensa Civil.

▶ El Grupo Parlamentario de Coalición Democrática presentó 11 enmiendas que matizan el alcance o la precisión de diversos artículos.

SESIONES DE LA PONENCIA DE LA COMISION DE DEFENSA

Durante los primeros días del año 1980 se realizan las reuniones de los miembros de la Ponencia encargada de redactar el informe sobre el proyecto de ley y después del estudio y discusión de todas las enmiendas presentadas eleva el correspondiente informe a la Comisión de Defensa, que aparece publicado en el Boletín Oficial de las Cortes Generales (B.O.C.G.) del 19 de febrero de 1980.

SESIONES DE LA COMISION DE DEFENSA

Se inician al día siguiente, es decir, el 20 de febrero, aprobándose los cambios que se señalan en el cuadro anexo, que como se puede observar, rehace prácticamente el proyecto de

ley, pues, desde el propio título, cambia casi todos los artículos, añadiendo tres nuevos y una Disposición Final. El Dictamen de la Comisión se publica en el Boletín Oficial de las Cortes del día 8 de marzo de 1980.

SESIONES DEL PLENO DEL CONGRESO

La discusión final del proyecto de ley se tiene que hacer en dos Plenos a causa de las vacaciones de Semana Santa y se celebran los días 27 de marzo y 9 y 10 de abril, aprobándose el texto presentado por la Comisión con la anulación del Preámbulo y la variación de 5 artículos y la Disposición Final. Como es una ley orgánica y el artículo 81-2 de la constitución exige para su aprobación la mayoría absoluta del Congreso en una votación final sobre el conjunto del proyecto, esta votación se realiza en la tarde del 10 de abril dando como resultado: Votos emitidos: 295. A favor: 291. En Contra: 2. Abstenciones: 2, con lo que se aprueba como ley orgánica. Este Dictamen del Pleno aparece publicado en el B.O.C.G. del 24 de abril de 1980, pasando al Senado para su discusión y aprobación, si procede.

ENMIENDAS PRESENTADAS EN EL SENADO

Los Senadores presentan en total 32 enmiendas al articulado cuyo resumen es el siguiente:

▶ El Senador Pinilla, de Coalición Democrática, Grupo Parlamentario Mixto, presentó una sobre el artículo relativo a la Guardia Civil.

▶ El Grupo Cataluña, Democracia y Socialismo presentó 7 sobre la prestación del servicio militar en el territorio donde se tenga la residencia; fijación por la ley del plan de armamento y material y otras matizaciones en diversos artículos.

▶ El Senador independiente Bosque Hita, del Grupo Parlamentario Mixto, presentó 3 enmiendas sobre promoción de la industria relacionada con la Defensa; propiedades de extranjeros en zonas de interés para la Defensa y sobre la conveniencia de fijar claramente que "el Ejército de Tierra es responsable de la defensa TERRESTRE de territorio nacional".

▶ El Grupo Socialista del Senado presentó 21 enmiendas sobre temas tales como la competencia de las Cortes en determinados aspectos de la Defensa; regulación por ley de las situaciones del militar; puntualizaciones en la enseñanza militar; supresión de los párrafos sobre la organización concreta del Ejército de Tierra, Armada y Ejército del Aire y otras matizaciones del articulado.

SESIONES DE TRABAJO EN EL SENADO

Todas estas enmiendas fueron examinadas por la Ponencia designada por la Comisión de Defensa del Senado, en su reunión del 2 de junio, pero como la mayoría de la Cámara pertenece al partido del Gobierno y había la clara intención de aprobar el texto enviado por el Congreso sin ninguna modificación, no se aceptó ninguna de las enmiendas propuestas, tal como se puede apreciar en el Informe de la Ponencia publicado en el B.O.C.G. Senado del 6 de junio de 1980. El día 12 se reúne la Comisión de Defensa que tampoco acepta ninguna enmienda y tal Dictamen se eleva al Pleno del Senado que en sus sesiones del 18 y 19 de junio aprueba sin ninguna modificación el texto del proyecto de ley enviado por el Congreso, dándose así por concluido el proceso legislativo de este proyecto que es sancionado con la firma de S.M. el Rey, el 1 de julio, como Ley Orgánica 6/1980 y publicada en el B.O.E. núm. 165 del 10 de julio de 1980.

En menos de 10 meses, por tanto, aquel proyecto de ley enviado por el Gobierno, ha sido discutido, cambiado en gran parte y aprobado por las Cortes Generales. Tal ha sido el cambio producido en el texto primitivo que sólo los artículos: 1, 3, 8, 13, 18, 19, 29 y 39 se han

mantenido en su redacción original, luego bien se podría decir que es una ley elaborada por el Congreso de Diputados sobre un texto base presentado por el Gobierno. ■

CAMBIOS PRODUCIDOS EN EL CONGRESO DE DIPUTADOS

Proyecto de ley presentado por el Gobierno B.O.C.G. 21-9-79	Dictamen de la Comisión de Defensa B.O.C.G. 8-3-80	Dictamen del Pleno del Congreso de Diputados B.O.C.G. 24-4-80
PROYECTO DE LEY ORGANICA POR LA QUE SE REGULAN LAS BASES DE LA DEFENSA NACIONAL Y LA ORGANIZACION MILITAR.	PROYECTO DE LEY ORGANICA POR LA QUE SE REGULAN LOS CRITERIOS BASICOS DE LA DEFENSA NACIONAL Y DE LA ORGANIZACION MILITAR.	
Preámbulo		Preámbulo (Desaparece)
Título Preliminar Arts. 1, 2, 3 y 4.	Arts. 2 y 4	
Título I -De los órganos superiores de la Defensa Nacional. Arts. 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 y 12.	Arts. 5, 6 (nuevo) 7, 9, 10, 11 y 12	Art. 10
Título II -De la contribución de los recursos de la nación a la Defensa Nacional. Arts. 13, 14, 15, 16, 17, 18 y 19	Arts. 14, 15, 16, 17, 20, 21 (nuevo y 22 (antiguo 23)	
Título III -De las Fuerzas Armadas. Arts. 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27 y 28.	Arts. 23, 24, 25, 26, 27 (nuevo) 28, 30 y 31.	Art. 27
Título IV -De la organización territorial. Arts. 29, 30 y 31.	Arts. 32, 33 y 34	Art. 33
Título V -Del servicio militar Arts. 32, 33 y 34.	Arts. 36 y 37	
Título VI -De la Guardia Civil. Arts. 35 y 36.	Art. 38	Art. 38
Título VII -De la jurisdición militar. Art. 37	Art. 40	Art. 40
Disposición derogatoria	Disposición final (nuevo) Disposición derogatoria.	Disposición final.

NOTA: En las columnas correspondientes a los dictámenes de la Comisión y del Pleno sólo aparecen aquellos título o artículos que sufrieron variación. Hay que tener en cuenta que al añadirse nuevos artículos la numeración va corriendo.

ESTUDIO COMPARATIVO CON LA LEGISLACION ACTUAL

Por ANTONIO ESPINOSA PAREDES
Teniente Coronel del Arma de Aviación

La norma jurídica nace ante la necesidad de regular un supuesto de hecho que está presente en la sociedad. Cuando cumple esta función, se dice que la norma es EFICAZ. La eficacia le viene dada a la norma por dos elementos, uno formal y otro de fondo. El elemento formal es su VIGENCIA que existe cuando ha sido producida por el órgano competente y cumple los requisitos de SANCION, PROMULGACION Y PUBLICACION, además de no estar derogada. El elemento de fondo es la ADECUACION temporal de la norma al supuesto que pretende regular; si falta esta adecuación, la norma está vigente pero no es EFICAZ.

Si conectamos lo dicho anteriormente con el hecho de la existencia de las Fuerzas Armadas como institución básica, configuradora del Estado, es lógico deducir que estas fuerzas deben estar reguladas con la máxima eficacia. Siendo un elemento fundamental, constitutivo de la Nación, su regulación debe provenir del más alto organismo legislativo: el Parlamento. De otra parte, siendo un elemento vivo, en continua evolución, deben estar regidas por normas adecuadas al momento histórico y con proyección de futuro.

En suma, se puede decir, sin entrar en profundidades de doctrina jurídica, que las Fuerzas Armadas, su organización y actuación, deben estar reguladas por una normativa del más alto rango y de la máxima actualidad. Así, en nuestra Patria, la Constitución en su artículo 8 fija que "una ley orgánica regulará las bases de la organización militar conforme a los principios de la presente Constitución".

La Ley que comentamos cumple con los requisitos expuestos de eficacia: Nace en la parte alta de la pirámide normativa (Ley orgánica) y pretende regular los supuestos actuales, además de ajustarse al mandato de la Constitución.

Nuestras Fuerzas Armadas venían siendo regidas por una extensa legislación, que tiene su arranque en la Ley Constitutiva del Ejército, de 1878, y llega hasta las recientes normas de reorganización que culminan con la creación de un Ministerio de Defensa único.

En este trabajo nos proponemos hacer una comparación entre la reciente Ley Orgánica y la legislación anterior. En el momento de confeccionar este artículo no se conoce el alcance de la tabla derogatoria que debe publicar el Gobierno y por ello, en la comparación no se puede tener en cuenta qué normas subsistirán y cuales serán derogadas. De cualquier forma, la intención de este trabajo no va más allá de interesar en el tema a nuestros compañeros, suministrándoles la referencia a la legislación más interesante, a nuestro juicio.

Se va a intentar hacer una comparación por el método de interpretación literal, totalmente exento de subjetividad, aunque en algunos momentos habrá que acudir a la interpretación lógica de lo querido por el legislador. Vamos a estudiar la Ley Orgánica, por títulos y en cada uno de ellos buscaremos los antecedentes más significativos en relación con los artículos que más interés puedan tener para el militar no especializado en cuestiones jurídicas.

EXPOSICION DE MOTIVOS

No viene expresado en la Ley por estar claro que obedece a un mandato constitucional. Sólo cabe puntualizar que esta Ley tiene rango superior a las normas anteriores, por ser ley orgánica que requiere, para su aprobación, la mayoría absoluta del Congreso.

TITULO PRELIMINAR

— En cuanto a competencias, se establece con claridad que corresponde en exclusiva al Estado la Defensa Nacional y la Organización de las Fuerzas Armadas.

— El artículo 2 da los fines de la Defensa Nacional y la definición de la misma. En cuanto a los fines, son prácticamente los mismos que expresa la Ley 83/1978 (Artículo 20) con la salvedad de que en esta ley se habla de la seguridad e integridad del territorio y en la Ley Orgánica sólo queda en "integridad territorial".

En cuanto a la definición, puede interpretarse que la última frase del artículo 2 de la 83/1978 es similar, en espíritu, a la definición de la Ley Orgánica.

— El artículo 4, que define y da alcance a la Política de Defensa, está en completo acuerdo con la Ley 83/1978 (Artículo 3).

— En la Ley Orgánica la Política Militar "determina la organización, preparación y actualización del potencial militar... teniendo en cuenta las posibilidades de la nación en relación con la defensa". Según esta redacción se puede interpretar que la organización, preparación y actualización de las Fuerzas Armadas viene determinada por dos factores: la política de defensa y las posibilidades de la nación.

Esta misma política militar, en la Ley 83/1978, evalúa la situación interna y externa, y de ella deduce la organización, preparación y actualización de las Fuerzas Armadas, siempre de acuerdo con las posibilidades de la nación. La redacción de las dos leyes, en este aspecto, es muy similar, pero podemos encontrar un matiz diferenciador de importancia en el hecho de que en la ley orgánica, la política militar regula la fuerza según las posibilidades de la Nación, mientras que en la Ley 83/1978, esta misma política es la que determina los objetivos de fuerza en relación con la evaluación de la situación interna y externa.

Parece claro que en la redacción de la ley orgánica no se asigna a la política militar la evaluación de lo que pudiéramos llamar "la amenaza".

TITULO I

"De los Organos Superiores de la Defensa Nacional".

— El artículo 5 de la Ley Orgánica es fiel reflejo de toda la legislación anterior y muy especialmente de la Constitución, en cuanto a las funciones que, en materia de defensa nacional, le confiere la propia Constitución, las Reales Ordenanzas y las demás leyes. Destacan dos funciones básicas: "Corresponde al Rey el Mando Supremo de las Fuerzas Armadas" (expresado en estos términos en toda la legislación consultada) y "declarar la guerra y hacer la paz" (igual que en el artículo 63 de la Constitución).

— El artículo 6 regula las relaciones Cortes Generales-Administración Militar. Destaca como algo nuevo, que no existía hasta ahora, el que "las Cortes Generales... ejercen el control de la Administración Militar". Esta función de control no viene regulada con tanta claridad en ninguna otra norma anterior, pero si se hace una interpretación extensiva del artículo 66-2 de la Constitución, podríamos encontrar un antecedente válido, con un control por vía indirecta (aprobar los presupuestos y controlar la acción del Gobierno).

— El artículo 7 reproduce literalmente, en su primer párrafo, el artículo 3-2 de la Ley 83/1978, al decir "El Gobierno, asistido por la Junta de Defensa Nacional, determina la política de defensa y asegura su ejecución".

El segundo párrafo de este artículo 7 "Corresponde al Gobierno dirigir la Administración Militar" es un fiel reflejo del artículo 97 de la Constitución.

— El artículo 8 no tiene particularidad alguna y podemos encontrarlo, con la misma redacción en el artículo 6 de la Ley 83/1978.

— En el artículo 9 se configura la composición y funciones de la Junta de Defensa Nacional. Está de acuerdo con el artículo 8 de la Ley 83/1978. Sólo hay un agregado en la Ley Orgánica que dice:

"Será presidida por el Presidente del Gobierno cuando no asista a la misma S.M. el Rey". Es una puntualización lógica que está de acuerdo con los artículos 1 y 6-5 de la citada Ley 83/1978.

— El artículo 10 se refiere al Ministro de Defensa y viene a coincidir con los artículos 3, 4 y 7 de la Ley 83/1978. Pero en la citada ley y en el Real Decreto 2723/1977 se le asignaba la responsabilidad de "capacitar a los Ejércitos... para que puedan cumplir su misión, proporcionando los medios adecuados...". Aunque esta responsabilidad concreta no figura listada en este artículo, aparece más tarde, expresada en forma ligeramente distinta, en el artículo 24.

— El artículo 11 trata de la Junta de Jefes de Estado Mayor. Con anterioridad a la Ley Orgánica, su composición, dependencia y funciones venían regulados por el Real Decreto 836/1978 y por el artículo 9 de la Ley 83/1978. El texto actual de la Ley Orgánica coincide con los textos legales citados, pero dos funciones o competencias citados en aquellos han desaparecido:

"Preparar los planes combinados con Ejércitos de otras naciones" y "Velar por la moral, espíritu y disciplina conjuntos de las Fuerzas de los tres Ejércitos".

En este tema debe de tenerse en cuenta que la relación que hace la Ley Orgánica (artículo 11-4) no es cerrada, ya que en su apartado cuarto dice "....sin perjuicio de las demás funciones que le otorguen las leyes... ".

— Artículo 12. La autoridad, dependencia y funciones de los Jefes de Estado Mayor de cada uno de los tres Ejércitos, que regula este artículo, están en consonancia con la legislación anterior. Sólo se ha suprimido la misión de asesorar al Ministro de Defensa en cuanto a la "Situación estratégica general y posibles amenazas".

En relación con este tema hay que tener en cuenta que la Ley Orgánica, por su condición de regular los criterios básicos (no ley de bases), trata estas cuestiones con cierta generalidad. quedando las especificaciones de detalle para las normas específicas que regulan la actuación de los Jefes de Estado Mayor.

TITULO II

"De la contribución de los recursos de la nación a la defensa nacional".

Este título contiene el espíritu de la anterior Ley Básica de Movilización Nacional de 26 de abril de 1969 (50/69).

La Ley Orgánica prevé la elaboración de un conjunto de leyes que permitan el desarrollo de este título II. Estas leyes deberán ser:

- Ley de Movilización Nacional (Art. 14-1).
- Ley de potenciación de industrias de interés para la defensa nacional (Art. 17).
- Ley sobre zonas de seguridad de instalaciones militares (Art. 19).
- Ley de Defensa Civil (Art. 21).

Es de suponer que cuando estas leyes se desarrollen, derogarán todo lo que sobre la materia hay en la actualidad.

TITULO III

"De las Fuerzas Armadas".

— Artículo 23. La definición de la misión y constitución de las Fuerzas Armadas, es una traslación literal de la Constitución (artículo 8-1) así como de las Reales Ordenanzas (artículo 3).

— Los artículos 29, 30 y 31 definen las responsabilidades del Ejército de Tierra, Armada y Ejército del Aire. Estas responsabilidades están de acuerdo con las misiones que, en sus respectivas normas, se le asignaban a los tres Ejércitos. Puede considerarse como novedad la alusión al "desarrollo de la estrategia conjunta".

— Se prevé la elaboración de una ley que regule, con criterio unificador, las escalas, ascensos, ingreso y retiro.

— También por ley se deberá regular la enseñanza militar.

TITULO IV

"De la organización territorial".

Mantiene las pautas anteriores de regiones y zonas.

— En el artículo 24 se le da al Ministro de Defensa la facultad de proponer al Gobierno "el establecimiento de zonas bajo Mando Unificado". En la Ley 83/1978 se dice que compete a la Junta de Jefes de Estado Mayor "proponer la creación de Mandos Unificados" (artículo 9-3).

Hay una evidente diferencia en la redacción de las dos normas; en la Ley Orgánica la Junta debe ser oída exclusivamente.

TITULO V

"Del Servicio Militar".

— El artículo 35 refleja el mandato de la Constitución.

— Artículo 36. Comparado con la Ley del Servicio Militar (55/68), se observa que en la Ley Orgánica hay dos variantes importantes:

1.° La justificación del servicio militar nace de la obligatoriedad de participar en la defensa de España. Este es el motivo prioritario y no reseña la Ley Orgánica un motivo añadido,

que se encuentra en la Ley del Servicio Militar, artículo 1.°....instrumento para la formación física y cultural de la juventud".

2.° En la Ley del Servicio Militar se excluye implícitamente a la mujer: "es un honor y un deber que alcanza a todos los españoles varones". Por su parte, la Ley Orgánica no hace esta distinción y aclara que "la Ley establecerá la forma de participación de la mujer en la defensa nacional".

— El artículo 37 establece la necesidad de promulgar una ley del servicio militar, de donde se deduce que la actual quedará derogada. Es de destacar que este artículo prevé la regulacon de los objetores de conciencia y la creación de una prestación civil... sustitutoria, para éstos y otros casos de exclusión.

TITULO VI

"De la Guardia Civil".

— Artículo 38. Dice textualmente: "En tiempo de paz, el Cuerpo de la Guardia Civil dependerá del Ministerio de Defensa en el cumplimiento de misiones de carácter militar, y del Ministerio del Interior en el desempeño a las relativas al orden y la seguridad pública... en los términos que establezca la Ley Orgánica prevista en el artículo 104 de la Constitución".

Visto el mencionado artículo 104 de la Constitución, se refiere a "las Fuerzas y Cuerpos de seguridad".

Si nos remitimos a la Ley Constitutiva del Ejército de 1878, vemos que en su artículo 22 dice: "Componen el Ejército... el Cuerpo de la Guardia Civil para prestar auxilio a la ejecución de las leyes y para seguridad del orden, de las personas y de las propiedades".

— En el artículo 39 se contemplan dos casos en que la Guardia Civil depende exclusivamente del Ministerio de Defensa:

. En tiempo de guerra, y
. Durante el estado de sitio.

Este artículo se puede comparar con el artículo 5.° de la citada Ley de 1878, donde en su último párrafo dice: "La Guardia Civil... dependerá en cuanto a organización y disciplina del Ministerio de la Guerra, y cuando por estado de guerra dejasen de prestar el servicio que particularmente le está encomendado, o vayan a ejecutar una acción militar, dependerá del Ministerio de la Guerra como fuerzas armadas".

TITULO VII

"De la jurisdicción militar".

Se remite a lo que establezca el Código de Justicia Militar, de acuerdo con el artículo 123 de la Constitución.

Al tiempo de elaborar este trabajo, el Código de Justicia Militar está siendo reformado en el Parlamento, por lo que no hay base legal, de momento, para confrontarla con la Ley Orgánica. El artículo 123 de la Constitución dice "El Tribunal Supremo, con jurisdicción en toda España, es el órgano jurisdiccional superior en todos los órdenes...".

Cerramos aquí este trabajo, árido por su naturaleza e incompleto por las limitaciones de su autor.

Se ha pretendido poner a nuestros compañeros de armas en contacto con la legislación vigente como base de un estudio más exhaustivo para aquellos que sientan interés en el tema.

ANTECEDENTES LEGISLATIVOS

- Ley Constitutiva del Ejército (29 de noviembre de 1878).
- Ley Servicio Militar (núm. 55/68 de 27 de julio).
- Ley Básica Movilización Militar (núm. 50/69 de 25 de abril)
- Ley Orgánica de la Armada (núm. 9/1970 de 4 de julio).
- Decreto de Orden Público (núm. 1125/76 de 8 de abril)
- Real Decreto por el que se regulan las atribuciones, funciones y responsabilidades del Jefe del Estado Mayor del Ejército (núm. 3028/1976 de 23 de diciembre).
- Real Decreto Ley por el que se regulan las atribuciones, funciones y responsabilidades del Jefe del Estado Mayor del Aire (núm. 9/1977 de 8 de febrero).
- Real Decreto Ley sobre la Junta de Jefes de Estado Mayor (núm. 11/1977 de 11 de febrero)
- Real Decreto Ley de Reorganización del Ministerio del Aire (núm. 1293/1977 de 13 de mayo)
- Real Decreto sobre Estructura orgánica y funcional del Ministerio de Defensa (núm. 2783/1977 de 2 de noviembre)
- Real Decreto Ley sobre la Junta de Jefes de Estado Mayor (núm. 836/1978 de 27 de marzo).
- Real Decreto que establece la Estructura orgánica del Ejército del Aire (núm. 1103/1978 de 3 de mayo).
- Ley que regula las funciones de los Organos Superiores del Estado en relación con la Defensa Nacional (núm. 83/1978 de 28 de diciembre).
- Ley de Reales Ordenanzas (núm. 85/1978 de 28 de diciembre).
- Constitución Española (aprobada en Cortes el 31 de octubre de 1978 y por referendum nacional de 6 de diciembre).

TEST AERONAUTICO

Por JOSE SANTANER GARAU
Comandante del Arma de Aviación

1.— Para un piloto de caza que, en una emergencia, tuviera que saltar a nivel de vuelo 360 (36.000 pies), ¿cuál de los siguientes peligros entrañaría peores consecuencias? :

a) el batacazo en el aterrizaje.
b) abrir el paracaídas inmediatamente, debido al tiempo que estaría sometido a bajas temperaturas (—55° inicialmente) y a que consumiría el oxígeno de la botella de emergencia antes de llegar a una altitud respirable.
c) el que no adoptara una postura correcta en el momento del lanzamiento y del aterrizaje.

2.— La tropopausa es una capa que separa la troposfera de la estratosfera y su conocimiento es importante para los pilotos porque:

a) se puede acelerar más fácilmente por debajo de ella.
b) en verano está más baja que en invierno.
c) en su proximidad pueden existir corrientes en chorro y turbulencias en aire claro.

3.— El primer ser humano que saltó en paracaídas fue:

a) el norteamericano Selfridge, desde un despeñadero, antes de ser la primera víctima mortal de la aviación en 1908.
b) el francés Garnerin, en 1797, en una barquilla sujeta de un paracaídas que desprendió de un globo, desde 600 metros.
c) Roland Garros, inventor del tiro a través de la hélice, en 1916, previamente a su muerte en combate ocurrida en 1918.

4.— La diferencia básica entre un helicóptero y un autogiro estriba en que:

a) en el primero el rotor proporciona sustentación y tracción y en el segundo sólo sustentación.
b) lo contrario.
c) en ambos el rotor proporciona tracción, aumentada en el segundo por la hélice.

5.— Una buena regla para interceptar radiales, en arribada, es:

a) radial deseado, cabeza de aguja más 30°.
b) cola de aguja, radial deseado más 45°.
c) cola de aguja, radial deseado más 30°.

6.— Las balizas exterior (OM) y media (MM) del Sistema de Aterrizaje por Instrumentos (ILS) distan del umbral de aterrizaje:

a) 7 y 3 millas respectivamente.
b) 3 y 1 millas respectivamente.
c) entre 4 y 7 millas la primera y 3.500 pies la segunda.

7.— El procedimiento de bombardeo táctico nuclear más conocido es el LABS. que consiste en:

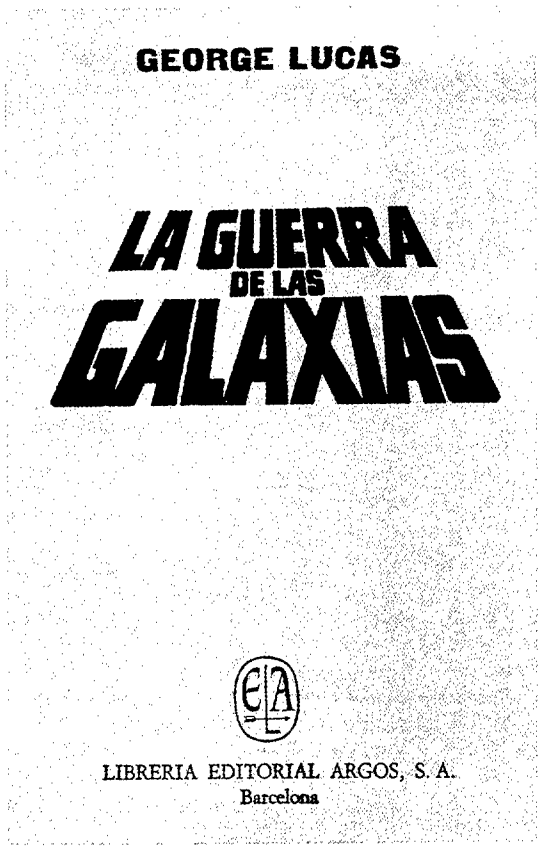
a) una aproximación a baja cota, lanzamiento durante el "tirón" de una "imperial", para abandonar la zona con rumbo opuesto.
b) una aproximación a baja cota con salida de la zona a velocidad de ascenso constante.
c) ataque con picado de 45° y abandono de la zona a baja cota.

8.— Normalmente, una K en la denominación que las empresas constructoras o las Fuerzas Aéreas asignan a sus aviones significa:

a) un avión con posibilidades de ser repostado en vuelo.
b) un avión de transporte pesado.
c) un avión cisterna.

(La solución en "Ultima Página" de octubre)

LA AVIACION EN LOS LIBROS



Por LUIS DE MARIMON RIERA
Coronel del Arma de Aviación

"LA GUERRA DE LAS GALAXIAS"

FICHA TECNICA:

Título original en inglés: *STARS WAR'S*

Autor: *GEORGE LUCAS (Estadounidense)*

Género: *CIENCIA-FICCION*

Número de páginas: *270*

Número de capítulos: *13 (además de un prólogo incluido en el cuerpo de la novela)*

Editorial: *ARGOS-VERGARA (Barcelona)*

1.ª Edición: *Octubre de 1977*

NOTICIA PREVIA

La obra "La Guerra de las Galaxias" merece una mención y un lugar en esta Sección dedicada a "La Aviación y los Libros". Como dijimos en su día en el artículo de presentación, esta sección de la "REVISTA DE AERONAUTICA Y ASTRONAUTICA" pretendía recoger una muy breve información de las obras literarias —fuere cual fuere su género— que de alguna manera tuvieran relación con el vuelo (directa, indirectamente y hasta remotamente). Evidentemente, la modalidad de la "Ciencia-Ficción" es uno de los ángulos de esta problemática.

Ya en un número anterior consideramos el caso de "UNA ODISEA ESPACIAL 2.001". Hoy insistimos en esta peculiar área —toda ella, fantasía, imaginación y anticipación—, trayendo a colación una obra que, hace muy pocos años, fue una de las novelas más leídas en todos los puntos del mundo civilizado.

Su autor, el norteamericano G. Lucas, consiguió con esta producción un extraordinario éxito en los distintos campos de fama, notoriedad, objeto de atención de todas las editoriales y, desde luego, enormemente satisfactorio en el campo de lo comercial.

Si la obra triunfó plenamente desde el primer momento de su publicación, su venta y sus repetidas reediciones se potenciaron a partir del instante en que sirvió de guión para un filme producido en Hollywood que, en cuanto a taquillaje en el mundo entero, barrió materialmente todas las marcas anteriores.

Este filme, dirigido por el propio G. Lucas, obtuvo numerosos premios y distinciones tanto en los EE.UU. como en otros países. Casi todos ellos fueron debidos a su magna espectacularidad de sus imágenes, impresionantemente conseguidas. El filme sigue fielmente los pasos marcados por la novela, cosa que no es de extrañar si se tiene en cuenta que el autor de la novela y el director de la película fueron una misma persona. El filme se estrenó en España en el año

1977, y durante muchos meses se mantuvo en destacadísimo cartel —con largas colas, adquisición de entradas de reventa y aceptación general por parte del público y de la crítica.

Indudablemente, la victoria arrolladora de la película contribuyó de modo sumo a la difusión de la obra literaria. Es uno de los casos más claros de la primacía de la imagen sobre la letra.

COMENTARIO DE LA OBRA

Como sucede en todas las obras de Ciencia-Ficción cuya acción se desarrolla en una época temporal situada en el futuro, la similitud existente entre el concepto del vuelo, tal como lo entendemos en nuestros días o como puede ser en un término inmediato, y el que describe la novela apenas tienen unos pocos puntos de conjunción. Sin embargo, "el contacto" existe y vale la pena de ser considerado.

En la "Guerra de las Galaxias" se suceden las descripciones de los combates aéreos —mejor sería llamarlos espaciales—, que por su carácter individualista recuerdan los verdaderamente reales correspondientes a la II Guerra Mundial o las guerras de Corea y el Vietnam.

La acción y el esfuerzo del piloto —aislado en el espacio y dependiente solamente de sí mismo— revisten magnitudes paralelas y casi análogas. El Hombre ni cambia, ni cambiará; el instinto, la habilidad técnica, el cumplimiento del deber y la audacia, siempre serán valores inmanentes en él a través de los períodos, las fases y las épocas.

Solamente se alterarán la potencia y sofisticación de los medios, las magnitudes del teatro de operaciones —desde un localizado sector terrestre hasta inmensos campos siderales—; incluso puede que el día de mañana el Hombre alcance cotas psicológicas y físicas de insospechada dimensión. Pero en el fondo, el Hombre seguirá siendo Hombre y, en el caso que nos ocupa, el Aviador o Astronauta continuará conservando su protagonismo esencial e indiscutible en la Historia de la Humanidad. Podrán cambiar los escenarios, pero el actor principal estará siempre presente y responsable en el centro.

Por otro lado, la novela contiene la descripción de otro importante aspecto del vuelo espacial; la presencia de un enorme "mundo satélite" de origen artificial, sin límite en su autonomía, provisto de armamento y posibilidades potenciales de todo orden y constituyendo, por sí solo, una amenaza constante y peligrosísima para todos los mundos y todas las civilizaciones.

La lucha aérea contra la gran estación —hacia el final de la obra— constituye sin duda el pasaje más apasionante de la misma. Lo mismo sucede en el filme, el cual, en este instante, es cuando logra sus más espectaculares efectos de luz, color, imagen, originalidad y tensión.

La novela "La Guerra de las Galaxias" no puede ser comparada en modo alguno, en lo que a valoración conceptual-filosófica se refiere, con otras obras de Ciencia-Ficción tales como, por ejemplo, "Una Odisea Espacial" año 2001 (ya comentada en este rincón literario). "Viaje al Infinito" de B. Aldiss o "La Nave" de T. Salvador (que en su día aparecerán también en estas páginas).

La producción literaria de G. Lucas no tiene —ni intenta tener en ningún momento— alcances de meditación trascendental. Su único y puro objetivo —magníficamente logrado, por cierto— es interesar a los lectores infantiles-juveniles y, de paso entretener a los mayores, cosa que consigue sobradamente.

El éxito fundamental reside en su acertada y variada composición, en la que figuran los más diversos elementos propios del género:

Visión y descripción de los mundos del mañana. Lucha sempiterna de los "buenos" contra los "malos" al estilo "Superman", con el indefectible triunfo final del héroe. Intervención primordial de los originalísimos personajes que son robots que, aparentemente, están inermes ante cualquier peligro, pero que, a la postre, son los factores decisivos en la resolución de la contienda (su éxito posterior fue enorme y, bien o mal copiados, han sido repetidos hasta la saciedad en otros filmes y espacios de la televisión y la radio). Introducción del tema "defensa de la doncella desvalida" a cargo del "príncipe juvenil y valiente". Continuo cambio de escenarios, desde los más rudimentarios hasta los técnicos más fantásticos y complejos, siempre desarrollándose la acción con un apasionante "suspense".

El final, no por menos previsto, está muy bien presentado y expuesto, constituyendo un adecuado epílogo de todo cuanto antecede anteriormente.

Para mayor información del lector, transcribimos íntegramente la sinopsis del argumento de la novela que figura en la contraportada de la misma:

"Luke Skywalker era un joven de veinte años que vivía y trabajaba en la granja de su tío, en el remoto planeta de Tatocine, y la verdad es que estaba terriblemente harto. Anhelaba aventuras que le trasladarán más allá de las galaxias, hasta mundos distantes y extraños.

Pero Luke recibió más de lo que esperaba cuando interceptó el mensaje secreto de una bella princesa capturada por un siniestro y poderoso jefe militar. Luke ignoraba quién era la joven: sólo sabía que debía salvarla... y muy pronto, porque el tiempo apremiaba.

Armado únicamente con su valor y el sable de luz que había pertenecido a su padre, Luke se vio envuelto en la guerra espacial más terrorífica que haya tenido lugar... ¡Y se dirigió sin vacilar a la estación de combate enemiga, conocida con el nombre de "Estrella de la Muerte".

Como puede verse, una trama de carácter esencialmente infantil, pero que sabe captar el interés de todos. Indudablemente es intrascendente, pero es improbable que la obra sea abandonada por el lector, a medio leer, en la mesilla de noche...■

¿SABIAS QUE...?

Por Real Decreto 1179/1980, de 13 de junio, de desarrollo y aplicación de la Ley 37/1979, se dictan las normas para la integración de los funcionarios del Cuerpo General Auxiliar de la Administración Militar en el Cuerpo General Administrativo.

Como parte de la promoción cultural en las Fuerzas Armadas y por el Acuerdo de Cooperación Bibliotecaria, el Ministerio de Cultura llevará a cabo un plan de creación de 500 bibliotecas dotadas de 2.000 volúmenes cada una, en un plazo de 5 años. Se instalarán en aquellas Unidades que designe el Ministerio de Defensa.

El Ministerio de Defensa ha iniciado los trabajos necesarios para establecer criterios generales sobre el tema de integración y encuadramiento de las mujeres que desean hacer de la Carrera Militar su profesión o que soliciten cumplir un servicio militar voluntario. Se trata de prever, regular y organizar el encuadramiento en un futuro próximo.

* * *

El Estado Mayor de la Armada decidió cambiar las direcciones de tiro de las fragatas de la clase "Baleares" transformando su calculador analógico en otro digital. Con esto se consigue una importante mejora en la capacidad defensiva contra aviones de altas características.

La fragata "Andalucía" ha sido la primera en la que se ha realizado esta digitalización. Las cinco restantes se irán transformando a medida que los buques entren en sus períodos normales de obras.

* * *

De acuerdo con la nueva versión del plan de adiestramiento, cada piloto cumplimentará 40 horas de vuelo anuales, en dos quincenas, a 20 horas por quincena (IG-30-2; 1.ª RV).

A estos efectos, se utilizarán 14 quincenas, divididas en 2 ciclos de 7 (IG-30-2; 1.ª RV).

El primer ciclo abarcará desde el 1 de septiembre hasta el 31 de enero, quedando excluidas de la programación normal la 2.ª quincena de diciembre y la 1.ª de enero, por permisos oficiales, y utilizándose como quincena de reserva la 1.ª de diciembre y la 2.ª de febrero (IG-30-2; 1.ª RV).

El segundo ciclo abarcará desde el primero de febrero al 30 de junio, quedando excluidas de la programación normal las quincenas que lleven incluidas la Semana Santa y la Semana de Fuerzas Armadas, que quedarán como quincenas de reserva de este ciclo (IG-30-2; 1.ª RV).

No se programarán más de 20 pilotos por quincena, para el 42 Grupo, ni más de 17 para el 41 (IG-30-2; 1.ª RV).

Las Instrucciones sobre ORGANIZACION PROVISIONAL DEL ALA, de 28 de agosto de 1956, han sido derogadas y sustituidas por la Instrucción General IG-10-11, del 23 de abril de este año.

De mayor a menor entidad, las unidades aéreas se clasifican en: ala, grupo, escuadrón, escuadrilla y sección, cuyo mando corresponde, normalmente, a coronel, teniente coronel, comandante, capitán y teniente, respectivamente (IG-10-11).

No obstante lo anterior, cuando dichas unidades despliegan independientemente, el mando de las mismas se devalúa un empleo (IG-10-11).

De acuerdo con su naturaleza, las unidades aéreas se clasifican en unidades de fuerzas aéreas, de enseñanza, logística, de control, vigilancia, alerta o comunicaciones y de apoyo operativo (IG-10-11).

El ala de fuerzas aéreas está constituida por jefatura, grupo de fuerzas aéreas, grupo de personal, grupo de material y grupo de apoyo (IG-10-11).

La jefatura del ala de fuerzas aéreas se compone de: comandante del ala, sección económico-administrativa, intervención y juzgado (IG-10-11).

El grupo de fuerzas aéreas consta de la jefatura, la secretaría, la sección de alerta, la sección de instrucción y uno o más escuadrones de fuerzas aéreas (IG-10-11).

El grupo de personal consta de la jefatura, la secretaría, la sección de administración de personal, las secciones de intendencia, sanidad, farmacia, eclesiástica y bienestar y acción social y el escuadrón de seguridad e instrucción (IG-10-11).

El grupo de material consta de la jefatura, la secretaría, el escuadrón de mantenimiento y el escuadrón de abastecimiento (IG-10-11).

El grupo de apoyo consta de la jefatura, la secretaría, el escuadrón de apoyo específico y el escuadrón de apoyo general (IG-10-11).

El ala de alerta y control está constituida por la jefatura, el grupo de operaciones, el grupo de apoyo y los escuadrones de vigilancia aérea (IG-10-11).

El grupo de operaciones consta de la jefatura, la secretaría, la sección de informática, la sección de operaciones y los equipos de operaciones (IG-10-11).

El grupo de apoyo consta de la jefatura, la secretaría, la sección de control de calidad, la sección de control de mantenimiento, la sección de entrenamiento, el escuadrón de electrónica, el escuadrón de comunicaciones y el escuadrón de apoyo general (IG-10-11).

✪ ✪ ✪

El Presidente Carter, que había comenzado una reforma de los Servicios de Inteligencia norteamericanos en 1978 mediante la Orden Ejecutiva 12036 que potenció la autoridad del Almirante Turner como Director Nacional de Inteligencia, ha enviado al Congreso de los EE.UU. un proyecto de ley, el Acta de Inteligencia Nacional de 1980, para sustituir al Acta de Seguridad Nacional de 1947 que establecía la actual estructura de los diversos órganos de Inteligencia norteamericanos. El Acta de 1947 había creado el Consejo de Seguridad Nacional y la Agencia Central, más conocida por la CIA.

El proyecto del Acta de Inteligencia ha sido elaborado durante 3 años por un grupo de especialistas de la Comunidad Nacional de Inteligencia del Congreso y de la Casa Blanca, y entre las principales novedades que incorpora está la especial atención que dedica al terrorismo.

Según el Acta Nacional de Inteligencia de 1980, se constituye la Comunidad Nacional de Inteligencia, presidida por un Director General que es designado por el Presidente, con el asesoramiento y aprobación del Senado. El Director General actúa bajo la dirección del Consejo de Seguridad Nacional y no puede ejercer el cargo por un periodo superior a 10 años.

Los órganos que componen la Comunidad de Inteligencia son:

- *Oficina del Director General*
- *Agencia Central de Inteligencia*
- *Agencia de Inteligencia de la Defensa*
- *Agencia de Seguridad Nacional*
- *Servicio de Inteligencia del Ejército de Tierra*
- *Servicio de Inteligencia de la Marina*
- *Servicio de Inteligencia de la Fuerza Aérea*
- *Organos especializados en Reconocimiento Aéreo del Departamento de Defensa*
- *F B I*
- *Oficina de Investigación e Inteligencia del Departamento de Estado*
- *Oficina de Inteligencia del Departamento del Tesoro*
- *Oficina de Inteligencia del Departamento de Energía*
- *Cualquier otro órgano de aquellos Departamentos u organismos que cuando sean necesarios lo estime el Presidente.* ■

La penuria intelectual que se sufre en ciertas épocas se suele achacar a la intranquilidad ambiental. Pero pocos lugares habrá habido tan sufridos como la siciliana Siracusa, centro del torbellino greco-romano-cartaginés. Y sin embargo, allí discurrió plácidamente, alumbrando grandes descubrimientos filosóficos, matemáticos, físicos e incluso industriales durante el siglo III anterior a nuestra era, uno de los genios más destacados de la humanidad: Arquímides. A él le debemos los fundamentos de la geometría infinitesimal y el cálculo integral, otras teorías básicas en todos los órdenes y fórmulas tan sencillas como irrefutables sobre las relaciones de las medidas geométricas, la hidrostática y las densidades relativas (fundamento de la navegación y por tanto de la aerostación), la demostración teórica de que una palanca suficientemente larga puede mover el mundo (aunque hoy día sigue sin encontrarse una bastante fuerte, y sobre todo, un punto de apoyo para ella mínimamente estable). Los inventos (ruedas dentadas, poleas, polipastos y el tornillo sin fin, padre de las obras públicas y hasta de la ametralladora) sobrepasaron los cuarenta aunque su "patente" quedase sin registrar. Y sin duda, puede considerarse el primer ingeniero de la historia.

Al darse cuenta de que al introducirse en la bañera había hecho rebasar el agua del recipiente y que —a igualdad de peso— un señor más fofote desplazaría más líquido, salió gritando a la calle en pelota "¡Eureka"! ("Lo hallé"); palabra que aunque ya estaba inventada constituyó su mejor invento e, incidentalmente, le ahorró a su amigo el dictador-blando Hierón una "pasta" ya que vino a descubrir que le querían dar plata sobredorada por oro, mucho más pesado en la elaboración de su corona aparentemente fastuosa.

Veintidos siglos después, allá por 1963, Mr. Francis Ragallo, un ingeniero de la NASA que probablemente no es de Siracusa (Estado de Nueva York), pero que, salvando algunas diferencias de apreciación con su maestro, también está dotado de un agudo ingenio, lanzó una vez más, estentóreamente, el célebre y no patentado grito "¡Eureka! " (aunque pronunciándolo algo así como "iuaríika") si bien hay quien asegura que lo pronunció en inglés-americano ("aigofit"; es decir, "I got it"). Había dado exactamente en el clavo de la aeronavegación por la vía más sencilla; idea perseguida por el hombre desde que tuvo suficiente cerebro como para envidiar a las aves y que Leonardo da Vinci y otros genios habían estado a punto de captar sin conseguirlo.

No se sabe si el parto se produjo cuando el ingeniero, aburrido por no dar con un medio para desembarcar suavemente cápsulas u otro material astronáutico en la luna o en tierra, fuera cual fuese la cualidad del terreno, sin recurrir en enrevesado paracaídas, se dedicaba a hacer y lanzar flechas de papel dentro de su despacho; si se las dirigía a alguna secretaria en especial o a todas las de la oficina en general; si éstas se las intercambiaban; o si —según la versión más generalizada— el ingeniero y las secretarias se dedicaban a lanzar a la Quinta Avenida (o similar) tales artefactos aéreos. Es sabido que una diversión americana muy celebrada en los "comics" es el lanzamiento por la ventana de papeles e incluso del contenido de las papeleras sobre las visitas ilustres en cuanto el jefe de la oficina da permiso para celebrar éstas u otras festividades.

El caso es que al ingeniero Ragallo se le apareció enmedio de un destello cegador, la solución al problema que le venía preocupando desde que los programas Mercury y Geminis caminaban inexorablemente hacia el Apolo. El suave vaivén de la flecha de papel le condujo por el corredor aéreo de Damasco a su conversión al culto del ala en delta. El invento, una vez perfeccionado, se conoce ya por Ala Rogallo, aunque también por ala-delta o ala-manta y la práctica de su vuelo como "vuelo libre", "hang gliding" (o deslizamiento colgante o tendido), "surf" del cielo o marejadilla aérea, utilizándose otros muchos nombres, verbos y adjetivos para el caso. A los jóvenes o ancianos que practican este deporte se les llama hombres-pájaros (eludiendo por respeto y admiración el femenino de este sobrenombre cuando se refiere a practicantes del sexo supuestamente débil.

* * *

Aunque, como hemos indicado, a veces se nombra a este invento derivado de la flecha de papel, como "ala en delta", se suele prescindir de la calificación de ala en flecha, para evitar toda confusión con las alas empleadas en los veleros y aviones del ingeniero alemán Alexander

Lippish, que ya en 1923 andaba haciendo ensayos de aeroplanos sin cola del tipo llamado ala volante en delta íntegra, forma que demostraría su adecuación a los ensayos de vuelo supersónico. Quizá pues, Lippish pueda considerarse un precursor de una idea afín. Pero de estas ha habido muchas y ninguna ha llegado a traducirse en un empleo masivo, si bien, en el caso Ragallo, lo que fue pensado como medio de desembarco astronáutico ha terminado en deporte aéreo-terrestre.

Naturalmente, antes de lanzarlo al aire, el invento ha sido exhaustivamente experimentado por la NASA, entre cuyos experimentadores las pruebas se han cobrado al menos dos víctimas (sobre los Andes). Una vez que el secreto trascendió surgieron por todas partes imitadores

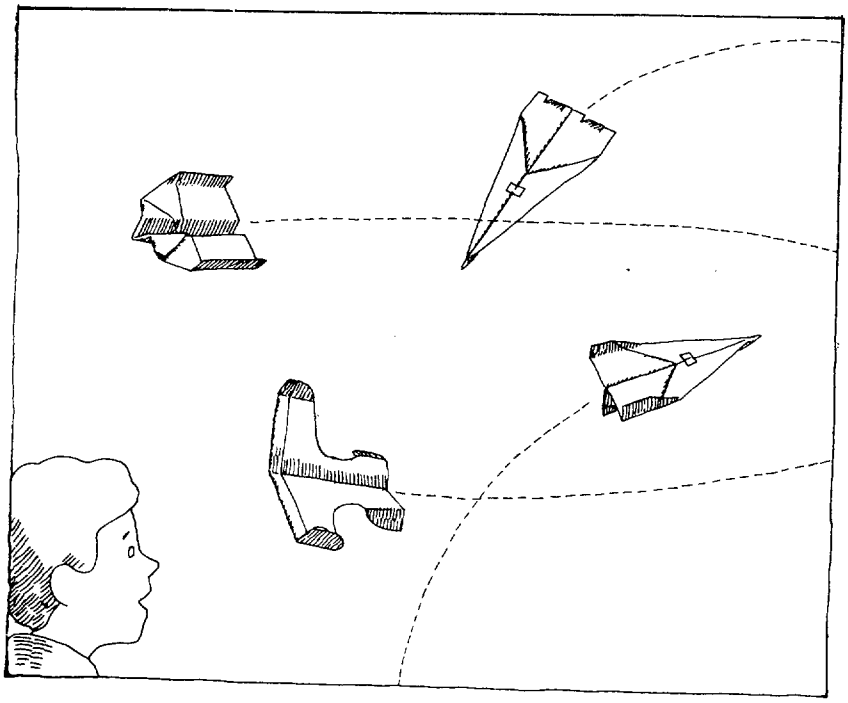
y perfeccionistas. Se ha hablado mucho del australiano Bill Mayne, del canadiense Bill Boney, del francés Bernard Davis, que extendieron sus experiencias a otras grandes cadenas de montañas. Se han llegado a efectuar lanzamientos desde el Kilimanjaro y el Himalaya, aplicándose las más modernas técnicas del paracaidismo ascensional para elevar las cotas de vuelo. Pero si es cierto que, por lo general, eligen zonas bastantes altas, también lo es que se procura buscar, alrededor de ellas, otras "blandas" (cubiertas de nieve o arena), siendo ideales las playas puesto que en todo caso una zambullida suele ser más agradable que un tortazo sobre el suelo: si bien no deja de ser peligrosa la proximidad de las rocas costeras.

En la difusión extraordinariamente rápida de este deporte han influido causas muy variadas. El cine ha hecho gran propaganda en películas espectaculares como las de la serie Bond o el magnífico "Sky Riders" ("El asalto de los hombres pájaro") que comentamos en esta misma sección en febrero del 77. También ha influido el que el aprendizaje sea rápido (de una a tres semanas, según el tiempo que se dedique) y no muy caro (de 15.000 pesetas para arriba). El precio del aparato ya es bastante alto las 12 ó 15.000 pesetas "del ala" de hace años, se ha multiplicado por diez; sobre todo, tratándose de aparatos de importación, aunque desde hace años se fabrican más económicos en España (primero en Vitoria, luego en Paracuellos y luego en otros lugares). En nuestro país existen ya mas de 20 clubs para la práctica de este deporte y se han extendido un número de licencias superior a las 20.000 (según datos de la prensa). Los riesgos son relativos, aunque el deporte ya se ha cobrado cierto número de bajas; pero hay que tener en cuenta que lo practican en todo el mundo, seguramente más de un millón de aficionados y profesionales, y entre ellos se cuentan artistas circenses, dobles cinematográficos y probadores de empresas aeronáuticas y astronáuticas. Naturalmente se ha procurado dotar de mayor regularidad y seguridad a las pruebas, con ciertas reglamentaciones; como el uso obligatorio de casco protector y el aconsejable de paracaídas. Se ha conseguido prolongar la permanencia en el aire a más de 10 horas y superar recorridos de 200 km.

* * *

Pero no se olvide que el origen de este deporte masivo, que se refleja en negocios importantes y aplicaciones científicas muy interesantes para la técnica aeronáutica empezó en la revelación de una simple flecha de papel. Por otra parte, no se debe menospreciar el arte de componer figuras móviles con este elemento tan sencillo. El eximio filósofo, escritor y profesor don Miguel de Unamuno era un apasionado, devoto admirador y constructor prácticamente del arte y la ingeniería papirológica, que cultivaba en su biblioteca, en clase ante sus discípulos, en el Ateneo o en el café, coleccionando además las pajaritas, en las que introducía ingeniosas variaciones.

Doctos profesores de Astronáutica se basan en simples hojas de papel y en figuras hechas con dicho material para explicar y demostrar los principios de esta ciencia y su técnica. No hay como un simple papel para exponer la resistencia a la caída de una hoja, sus movimientos, la reacción del aire que la rodea, la influencia de la forma y las modificaciones más ligeras en el vuelo, especialmente su importancia en los bordes de ataque, en el aguzamiento de la flecha o en el deslizamiento y los remolinos posteriores, o en el impulso, su persistencia y dirección, los ángulos más adecuados a la acción elevadora o el efecto de la gravedad, etc. etc. etc.



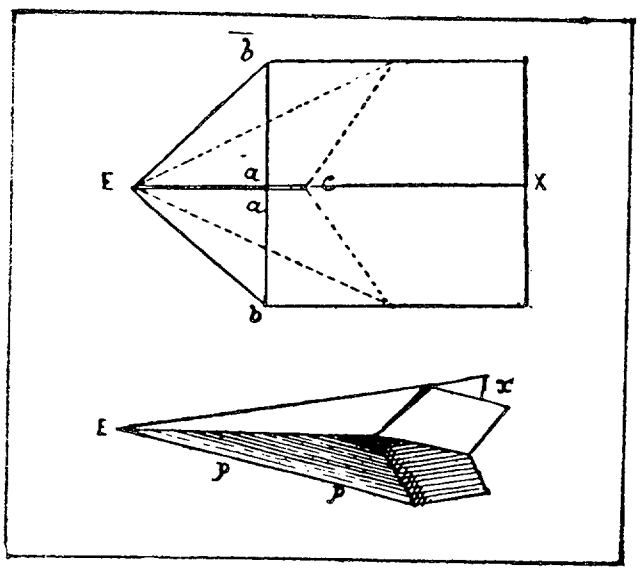
Es evidente que la forma del ala es de una importancia aerodinámica decisiva. En el caso de la flecha de papel, la línea supone el máximo hallazgo; pero el impulso, aunque sea provocado por el simple lanzamiento a mano, es comparable en cierto modo al empuje de un motor de cualquier tipo y a la influencia del plano de deslizamiento ascendente o descendente, o al efecto de catapulta. El hombre primitivo intuyó el secreto de la velocidad, la inalterabilidad transitoria de la trayectoria y la modificación de ésta por efecto de la debilitación del impulso y el freno opuesto por el medio, así como el consiguiente descenso prolongado o precipitado de acuerdo con las circunstancias.

Ahora que han sido reconocidas formalmente las virtudes del ala en delta es hora de resucitar el juego de las flechas de papel. Y efectivamente, también esta práctica, independiente del "surf" aéreo, está adquiriendo una multitud de adeptos. Según nos recuerda "The Paper Aeroplane Book", interesante librito editado en la colección Puffin de la editorial Penguin, cuando, hace unos años, la afamada revista "Scientific American" convocó un concurso de aeroplanos de papel, recibió unos 12.000 modelos procedentes de todo el mundo. Lo más curioso es que muchos de los "fabricantes" o modelistas no eran niños, ni siquiera jóvenes, sino maduros profesores, ingenieros y hasta científicos puros.

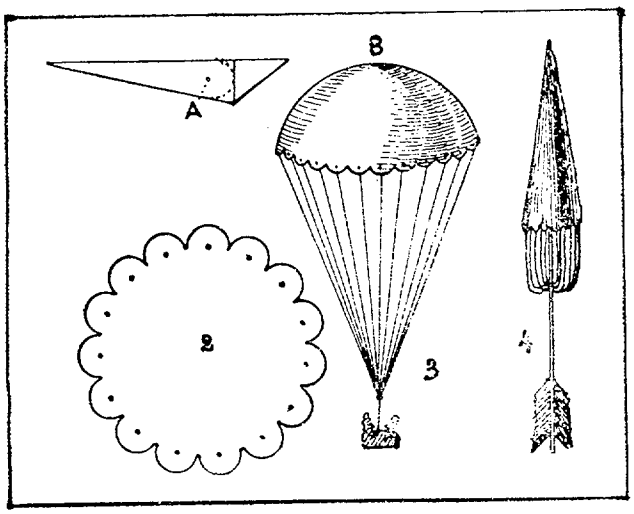
Hasta hace poco, el lanzamiento de estas flechas era el entretenimiento favorable en clase de los discípulos tarambanas, ya fuera sobre sus compañeros en clase o hasta, por los más descarados, sobre las espaldas del sufrido maestro; y por las ventanas, a los viandantes o a la vecinita de enfrente. En los libros de pasatiempos, o en los almanaques, tales como el afamado Bailly-Bailliere, "El Hogar y la Moda" y otros, nunca dejaban de puntualizarse las instrucciones para fabricarlas. En el curiosísimo libro "Industrias para el aficionado" de don Ricardo Yesares Blanco, publicado en Madrid por Bergua, en 1933, se incluye esta industria entre las de "Cartonajes de papel". Esta obra dedica un extenso capítulo a la aeronáutica y en él se describe muy detalladamente la construcción del helicóptero de Lanney y Bienvenu, las "mariposas" de Plinie, la "señorita" de Penaud, el ornitóptero, el espinalífero, el Volas, el ABL y otros que no "sonarán" mucho a los lectores actuales. También describe la fabricación de hélices, planos, trenes de aterrizaje, motores de "hilo retorcido", etc. Esta obra es una auténtica joya por un precio que asombra aún teniendo en cuenta la fecha de su publicación: 2 pesetas (dos).

Las instrucciones para hacer las flechas de papel siguiendo la figura adjunta, son las siguientes: "Se toma una hoja de papel, por lo menos una vez más largo que ancho; se dobla en el sentido de la longitud, haciendo el doblez **x E**; *se abre el papel, se llevan los dos ángulos* **a a** *de una de las extremidades a la línea del centro y se lleva también sobre esta línea los dos nuevos ángulos* **b b** *que caen en* **c**. *Se dobla entonces esta figura, cuya forma está representada por las líneas de puntos del dibujo, en dos sobre la línea* **x z** *y se rebaten hacia afuera los dos lados grandes exteriores* **d d d'** *sobre el mismo doblez* **x E**; *se levantan las alas así formadas y queda la flecha. Para lanzarla se la coge por la arista inferior* **p p** *entre el pulgar y el índice y se lanza hacia un blanco. La flecha describe una curva graciosa en el aire y franquea una gran distancia si está bien rígida".*

* * *



No nos resistimos a copiar igualmente las instrucciones para construir un paracaídas de papel: "Se hace tomando un papel cuadrado muy ligero, papel muselina, por ejemplo; se le dobla de ángulo a ángulo, de manera de formar un triángulo. Se le dobla de nuevo de ángulo a ángulo y se repite por tercera vez la misma operación; después de ésto se forma sobre el mismo centro un cuarto doblez que le da el aspecto representado en la figura. Se traza con lápiz un arco de círculo con A para dentro y se cortan todos los espesores de papel superpuestos siguiendo este trazo. Se abre la hoja y se obtiene un círculo de borde festoneado, tal como está representado en B. Se pasa por cada uno de los agujeros de la circunferencia un hilo que se sujeta con un nudo; se reúnen todos estos hilos y se suspende en su punto de reunión un objeto que sirve de lastre, de preferencia un tapón o una cajita de cartón representando una barquilla. Se



obtiene así el juguete representado en la figura. Para usarlo se le expone a una buena brisa y se le ve entonces elevarse a gran altura. Cuando falta aire se puede lanzar el paracaídas por medio de una flecha y de un arco. Para ésto se hace en el centro del papel un agujerito en el que se introduce la punta de flecha y se la fija con un poco de engrudo o de goma arábiga. En vez de atar entonces los hilos se les lía hacia el centro de la varilla se la flecha y el conjunto representa el aspecto de una sombrilla cerrada. Se lanza la flecha por medio del arco y se ve el paracaídas abrirse cuando la flecha comienza a descender; aquél la sostiene graciosamente y navega en la dirección del viento que reine en la altura a que se encuentra".

La prueba del renacimiento actual de este arte es la considerable difusión del otro libro anteriormente citado "The paper aeroplane book" de Seymour Simon, publicado primeramente en Estados Unidos en 1971, pero reeditado posteriormente repetidas veces y popularizado en sus ediciones inglesas y australianas en el mundo entero. Aunque este libro ya no cuesta las 2 pesetas españolas de 1933, sino 30 peniques ingleses (de 1974) en cambio será mucho más fácil de encontrar en cualquier buena distribuidora de textos británicos.

Simon, después de ilustranos también sobre las bases elementales de la aeronáutica, pasa a enseñarnos como se hace un aeroplano en flecha de papel, de forma similtar a la expuesta por Yesares, pero añade nuevos trucos o trampas de la picardía moderna, como la de sujetar con una tirita de celofán la abertura superior de la flecha y con un clip la quilla, adelantándolo o retrasándolo en busca de un equilibrio más perfecto, así como dando una ligera inclinación hacia arriba a las alas, imprimiendo cambios en el diseño del aeroplano, formando "flaps" con ligeros cortes a ambos lados de la cola y doblando hacia arriba la parte comprendida entre cada dos de ellos, levantando estabilizadores verticales hacia arriba o abajo en los extremos de los bordes laterales de las alas, etc.

Naturalmente no vamos a describir aquí con detalle las muchas combinaciones posibles. Es mejor que ustedes se "empollen" el libro y sigan sus consejos. Así ustedes mismos o sus hijos podrán reunir una escuadería de modelos muy diferentes y establecer competencias técnicas, registrar patentes, convocar carreras o asistir a ellas como pilotos.

En el libro de la editorial Bergua no se nos dice quién es el dibujante, quizá porque se limita a seguir el estilo sencillo y matemático de la época. El artista de Puffin es Byron Barton, que utiliza la línea desenfadada que suele emplearse actualmente no sólo en casi todas las publicaciones infantiles sino en muchas obras destinadas a los adultos.

Nos referíamos anteriormente al concurso convocado por la revista "Scientific American". ¿Tendría nuestra revista una respuesta si no tan extraordinaria, al menos apreciable en caso de que decidiese a promover un nuevo concurso de este tipo, ofreciendo un premio aceptable a los mejores modelos de aviones de papel, según el juicio inapelable de un tribunal de indiscutible categoría profesional?

Quién sabe si, como en el caso del ingeniero Ragallo, de la NASA, otro aficionado o profesional dedicado a la técnica aeronáutica podría dar con una fórmula tan sencilla como la de los veleros en delta que renovase los diseños de la aeronáutica, la astronáutica o al menos la ciencia-ficción. Respecto a las soluciones realmente científicas, las probalidades no son ciertamente muchas; pero todo es posible y, lo mismo que una fórmula sencilla ha tardado miles de años en revelarse, puede resultar que a partir de ahora, las ideas geniales se sucedan en cadena.

En fin, ya nos dirán ustedes si la idea cuaja y están dispuestos a convertirse en diseñadores gratuitos o retribuidos con un módico premio; aunque a lo mejor tienen suerte y hacen su agosto este mismo otoño. ■

LA AVIACION EN EL CINE

Por VICTOR MARINERO

EL IMPERIO CONTRAATACA

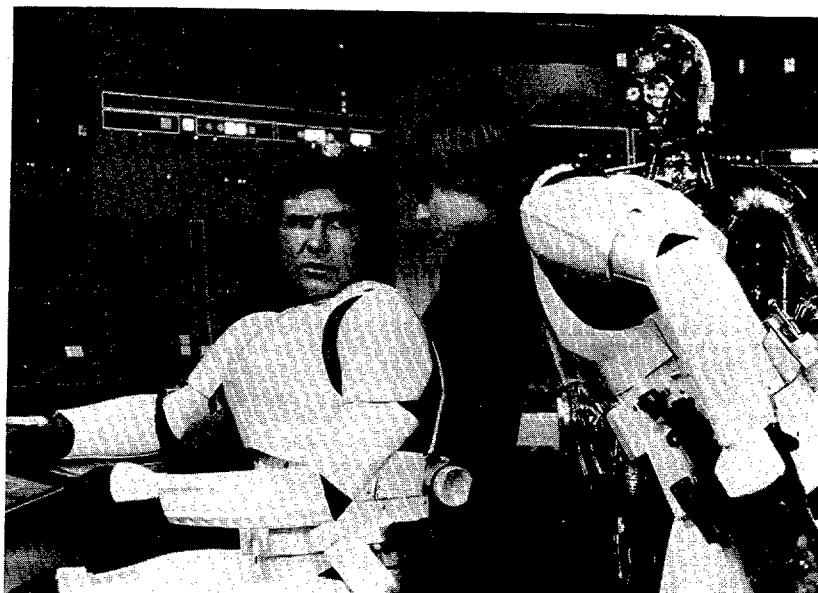
En el número 447 de esta Revista (febrero de 1978) comentábamos en la sección "Ayer, Hoy, Mañana" la película "Star Wars" (en versión para España, "La Guerra de las Galaxias"). La obra aún sigue en cartel y ha venido a emparejarse con ella su continuación "The Empire Strikes Back" o "El Imperio contraataca". Lógicamente, el lanzamiento de ésta se debe al extraordinario éxito de la anterior.

"La Guerra de las Galaxias" nació con un pan de oro debajo del brazo. Inmediatamente de producirse, empezó a llenar las salas. Al año siguiente, en 1978, la Academia de Artes y Ciencias Cinematográficas de Hollywood, aunque no le concedió el Oscar a la mejor película de la temporada (que fue para "Annie Hall") otorgó nada menos que siete estatuillas a distintos componentes del equipo: por mejor decoración en estudio, montaje, vestuario, efectos especiales, música instrumental, sonido y dirección artística. También la British Academy of Film & TV Arts le adjudicó el premio al mejor sonido en cinta cinematográfica. Igualmente, mereció el Anthony Asquith Memorial Award por la mejor música. De lo que se deduce que quien más resaltó en la obra fue el compositor, John Williams, especializado en sinfonías espaciales y con quien se cuenta ya para las más importantes superproducciones del género.

George Lucas es un excelente director, como lo demostró antes en "American Graffiti". Pero ahora ha decidido convertirse en productor, cediendo la dirección de otras películas de este tipo (incluyendo el reciente "contraataque") a otros profesionales avezados. Y es que las Galaxias se han convertido en el negocio cinematográfico del siglo. O así se prevé. Pero vayamos por partes, refiriéndonos exclusivamente a las producciones de Lucas.

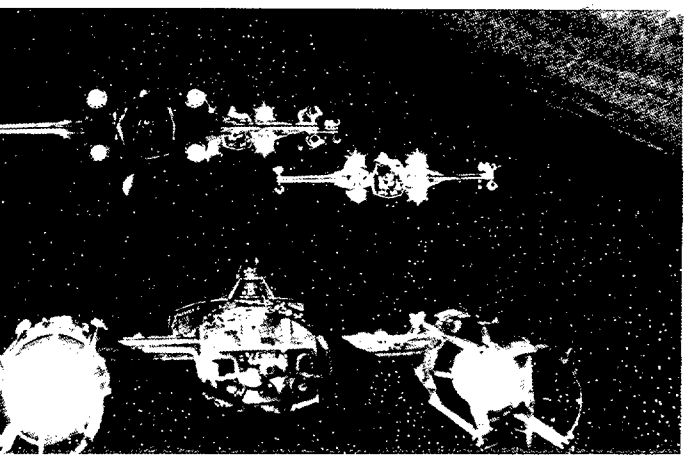
"Star Wars", con un presupuesto equivalente a los 735 millones de pesetas, ha dado en tres años 28.000 millones (en taquilla). "The Empire Strikes Back", con un presupuesto aproximadamente doble (1.540 millones) ha tenido en un mes (tan sólo en Estados Unidos e Inglaterra) una taquilla de 2.200 millones de pesetas. Lucas es un hombre generoso y no ha querido disfrutar egoístamente de todos su beneficios sobre la película que ha batido todos los récords de recaudación en la historia del cine y aunque ha desplazado como director a Gary Kurtz, dejando como director a Irvin Kershner, ha demostrado su desprendimiento cediendo gran parte de sus derechos a sus colaboradores y dedicando otra gran parte a levantar una colonia cinematográfica para el fomento de nuevos valores. Lo que, como guionista y planificador, no ha podido dejar de ver es la posibilidad de crear la "saga galáctica" mayor que han visto los tiempos. Ya no se trata de una película aislada o con una simple continuación, sino una compleja historia desarrollada en nueve cintas, de la que la "recién parida" ocupa el centro, con el número cinco y la "Guerra" toma el número cuatro.

Ahora bien; como Lucas invierte unos tres años en la realización de cada película y empezó esta serie en 1977, ello quiere decir —si sé hacer bien la cuenta de la vieja— que la *Galaxia*



número nueve verá la luz el año... ¡2001! Y precisamente el inicio de la era cine-galáctica en todo su esplendor se produjo con la aparición del filme "2001. Una Odisea del Espacio". La película en cuestión, diez años anterior a "La Guerra de las Galaxias", se basaba en una novela de Clarke y fue dirigida por Kubrick; pero Lucas ha demostrado ser un sentimental y además es joven y optimista. Quizás quiera rendir un homenaje a aquellos dos maestros, de los que, en cierto modo, es discípulo como guionista y como director.

O quizás se proponga implantar un imperio galáctico, tanto en la cinematografía, como en la edición de libros y tebeos de aventuras espaciales y hasta en la creación de figuras de plástico, marionetas y aeromodelos, derrocando a los sucesores de Walt Disney. Y no por avidez de dólares (ya que ha demostrado su desprendimiento), sino por lograr la realización de sus sueños infantiles, creando un mundo fantástico propio y recreándose en él.



Por lo pronto, no sólo ha procurado que sus colaboradores introduzcan nuevos y espectaculares perfeccionamientos en la técnica de filmación con tomas multipolares y solape de impresiones múltiples regidas por computadora para evitar coincidencias de figura; voces mixtas formadas por las más extrañas grabaciones; nuevos artificios musicales; sistemas de iluminación sin sombras; gradación de fondos; impresiones fotoquímicas ultrasensibles; y otros medios que resaltan la percepción espacial. También ha implantado la actuación indiscriminada de auténticos robots y marionetas entremezclada con la de carne y hueso (claro es que unos y otros se traducen finalmente al celuloide y su proyección lumínica). El caso es que en algunas escenas, dentro de la larguirucha cáscara áurea de See Theepio, y del rechoncho tanque articulado de Artoo Deetoo no están, manejando los mecanismos, los actores circenses Daniels y Baker sino que los robots son auténticos y obran por su cuenta (es un decir). Y el elfo sabio Yoda, nuevo maestro de Luke, es un "muppet", una marioneta de 65 centímetros.

Hans Solo, como piloto sigue siendo un "manitas" que, para esquivar la caza enemiga y atraerla a su destrucción, no duda en profundizar en un peligrosísimo campo de asteroides; pero también es verdad que no solamente el vetusto "Halcón Milenario" ha sido perfeccionado con aditamentos superferolíticos, sino que es guiado por el saber conjunto de todo el equipo de efectos especiales, los Burtt, Stears, Dykstra, Hirsch y demás magos de la electrónica aplicada al Séptimo Arte.

Poco a poco (aunque a través de visiones fulgurantes y trepidantes) nos iremos enterando de cómo la primitiva y paradisíaca República Galáctica fue sustituida por el Imperio tiránico mediante la traición de unos falsos caballeros que prefirieron las abusivas oportunidades dictatoriales de la consola electrónica a la amable comunicación "inter pares" de una mesa redonda, estilo Rey Arturo. Es en una pelea solamente noble por parte del sabio Ben Kenobi, cuando éste —con su espada flamígera— deja irreconocible el rostro del malvado Darth Vader, obligándole a ir enmascarado de por vida. Y es por el rencor que ello le produce hacia los "guaperas" por lo que éste persigue a la bella princesa Leia, y a los galanes Luke y Hans en sus escondites, ya se trate de una ciudad aeroflotante o de planetas a la deriva, congelados o cenagosos.

A uno, sólo por puritita curiosidad, le gustaría poder asistir en el año 2001 a la reinstauración de la República Galáctica; pero no es fácil que lo consiguiera como no lo hibernicen, como hacen el planeta gélido del Imperio con Hans Solo. De todos modos, no creo que a nadie le interesase descongelarme para que siguiera dando la tabarra a mis "ex-lectores" de entonces, que me tendrían más que olvidado. Y no sería yo quien se lo criticase ni tuviera demasiados ánimos para volver a la palestra. Nueve trienios de aventuras espaciales son demasiados trienios para aguantar el rollo, aunque uno haya permanecido en estado latente y sólo le ofrezcan al despertar la exhibición de los trucos más sorprendentes conseguidos mientras tanto. ■

ASTRONAUTICA

Puesta en órbita del telescopio espacial

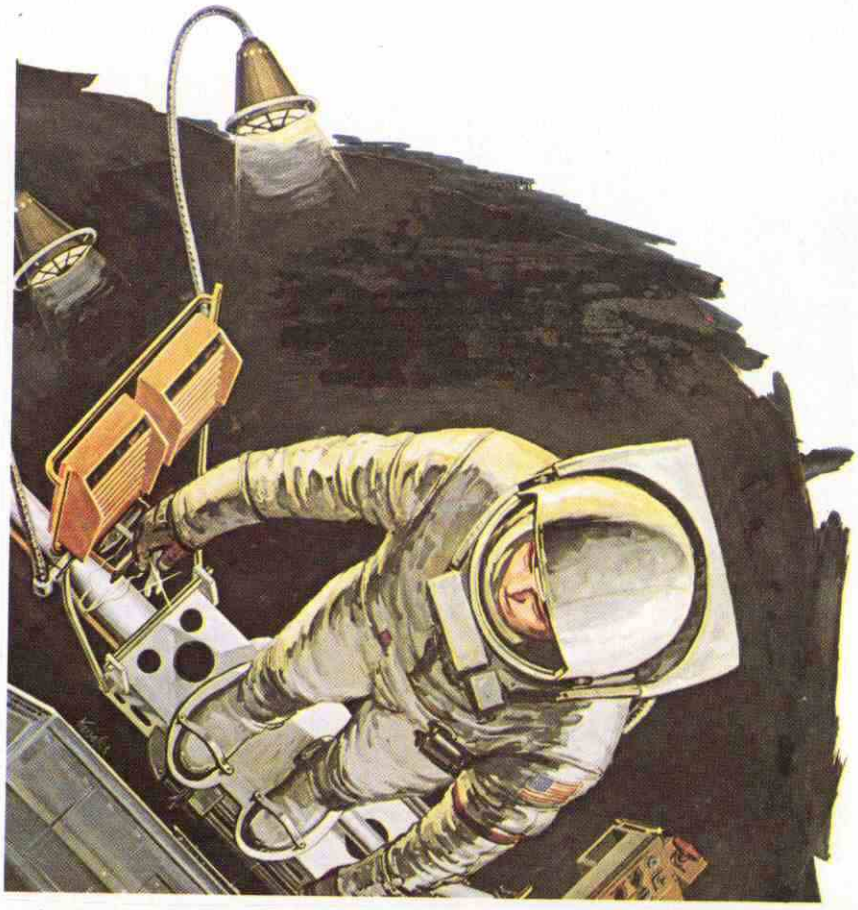
La NASA pondrá en órbita, en 1983, el primer telescopio espacial. Estará compuesto por 75 submódulos, que podrán ser cambiados por los astronautas del trasbordador espacial (Space Shuttle), que será el encargado de ponerlo en órbita. Su longitud será de 15 metros y su diámetro casi de 5 metros. Consistirá en un conjunto formado por un telescopio óptico, propiamente dicho, cinco instrumentos científicos y un sistema modular que le servirá de apoyo. Todo este conjunto podrá ser dirigido, con toda precisión, hacia los cuerpos celestes que se deseen observar, y tanto las imágenes que se obtengan como las medidas de rayos infrarrojos y ultravioletas, imposibles de realizar desde dentro de la atmósfera, serán transmitidas a tierra por procedimientos electrónicos.

Este telescopio se situará en una órbita, distante 500 kms. de la Tierra, y podrá contemplar los cuerpos celestes totalmente libre de las turbulencias atmosféricas y observar un volumen de espacio 350 veces superior al que pueden observar los más potentes telescopios de los observatorios terrestres.

Actualmente, la maqueta a escala natural del telescopio está recibiendo los últimos retoques en el Laboratorio Espacial de la Lockheed Missiles and Space Company de Sunnyvale (California).

Investigaciones espaciales al servicio de la tierra

Aunque parezca contradictorio, la investigación del



Artística visión de un montaje estructural en el espacio ("Horizons")

espacio está siendo cada vez más terrenal. En efecto, la experiencia ha demostrado que desde el Cosmos se pueden resolver muchos problemas, con una gran economía de medios. Por ejemplo, desde el espacio exterior, en 4 ó 5 minutos se puede fotografiar una extensión de terreno, que con la fotogrametría aérea se tardaría año y medio, o dos años. La URSS, en colaboración con la Casa Carl Zeiss Jena, de la República Democrática Alemana, han desarrollado para esa utilización una cámara fotográfica multiespectral MKF-6M. Esta cámara, conjuntamente con la cámara topográfica soviética KATE 140, son capaces de abarcar una franja de tierra de hasta 450 kilómetros de anchura, por lo que, en cada foto, cabe un territorio de 200 mil kilómetros cuadrados.

Las observaciones realizadas desde el Cosmos, también, pueden ayudar a la producción agropecuaria. Por ejemplo, se puede pronosticar la cosecha que se va a obtener en áreas extensas y controlar el cumplimiento del plan de rotación de cultivos, introduciendo las modificaciones precisas.

Las observaciones de los mares y de los océanos, asimismo, prometen una ayuda valiosa a la economía soviética. Se ha demostrado la posibilidad de detectar en pleno océano caladeros ricos en plancton.

También es posible observar desde el Cosmos el estado de muchos recursos naturales, e incluso llegar a valorar su importancia.

Los científicos polacos Arkadiusz Kiraga, Krzystof Nowak y Slawomir Aliszkiewicz -de izquierda a derecha- participan en el programa "Intercosmos"

Asimismo, las observaciones de los cosmonautas soviéticos permiten controlar la pureza de las aguas del lago Baikal.

Satélites indios

Hasta ahora la I.S.R.O., el Organismo Aeroespacial Indio, ha lanzado con éxito, dos satélites. Para su puesta en órbita se han utilizado cohetes rusos. El primero lanzado fue el ARYABATHA, que fue puesto en órbita, en el año 1975, con un peso de 360 kgs. y alcanzó una altura de 960 kms. Su carga útil consistía en incrementos científicos para el estudio de la ionosfera y las erupciones solares, habiendo sido diseñados dos de ellos por el Laboratorio de Investigación Física de Ahmadabad. Debido a un fallo del sistema de alimentación, estos aparatos dejaron de emitir datos al cabo de 5 días. Sin embargo, los demás sistemas de bordo siguen todavía funcionando normalmente.

El segundo estaba destinado a la observación de la Tierra. Recibió dos nombres: S.E.O. (Satellite For Earth Observation) y el más poético de Bhaskara. Fue puesto en órbita mediante un cohete soviético Intercosmos el 7 de junio de 1979. Debido a un fallo de las cámaras de televisión, este satélite no pudo proseguir con su misión. Actualmente está en vías de reparación esa avería.

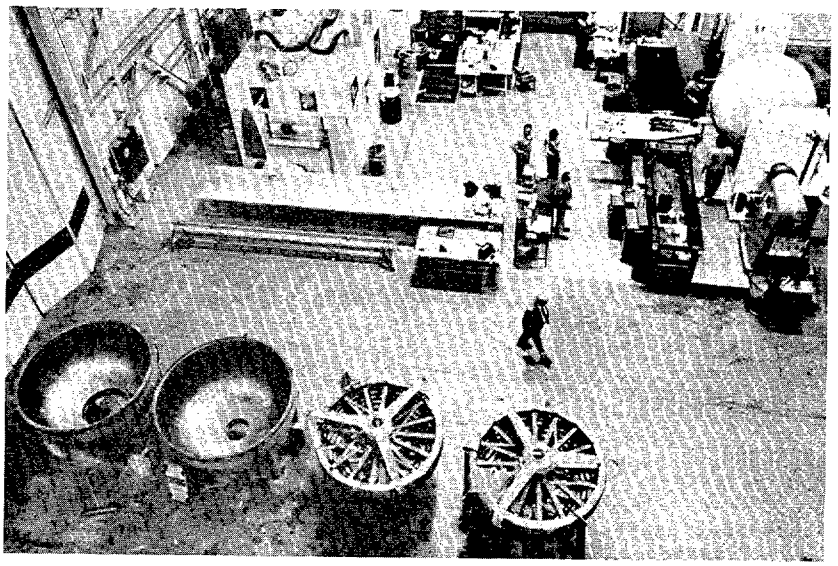
Se prevé que durante este año se lanzará el segundo S.E.O. Para 1985 está previsto el lanzamiento de un satélite I.R.S. (Indian Remote Sensing), que pesará unos 600

kgs. Su equipo de detección comprenderá un dispositivo de exploración, de acoplamiento de carga, análogo al del satélite francés S.P.O.T.

Desarrollo del motor cohete del IUS

El motor cohete del INERTIAL UPPER STAGE (IUS) está siendo desarrollado por la Compañía Norteamericana Chemical Systems División (CSD). A finales del año pasado un modelo de dicho motor, a escala natural, fue aprobado con éxito, en el Arnold Engineering Developmet Center (AEDC) Este motor se construye por encargo de la Boeing Aerospace Company, que es el contratista principal del IUS, encargado por la USAF. Este motor de 92 pulgadas de diámetro, funcionó durante 150 segundos en el vacío, simulando las condiciones espaciales.

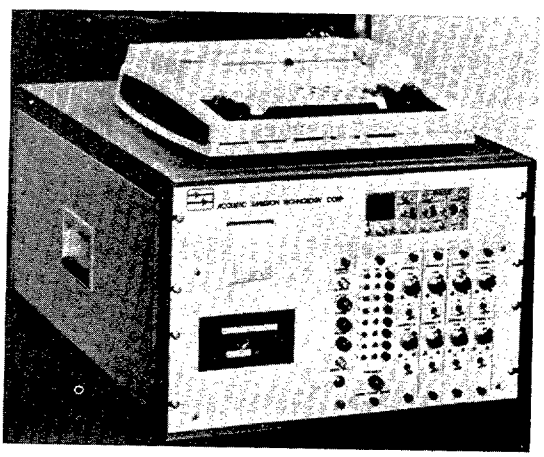
El motor contiene unos 9.000 kgs. de HTPB, y puede dar un empuje de 22.500 Kgs. Durante la prueba, la tobera del motor fue inclinada 4 grados hacia un lado y hacia el otro.



Taller de fabricación de las carcasas del motor del IUS

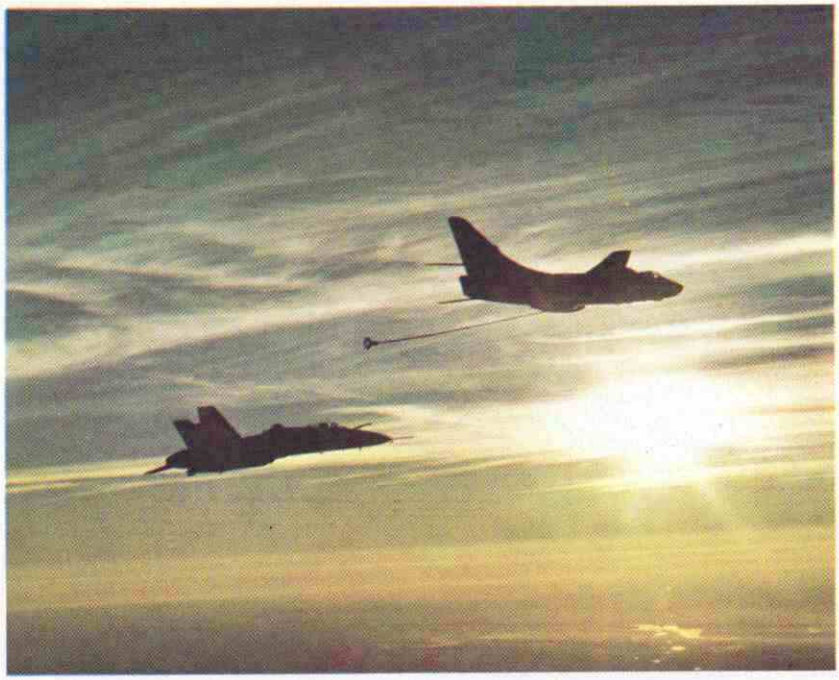
Nuevo calculador basado en emisiones acústicas

De gran aplicación en la investigación aeroespacial es el microcalculador "Pioneer 500", que es el primero basado en un sistema de emisiones acústicas. Será muy adecuado para comprobar la integridad de los materiales, utilizados en estructuras espaciales. Existen varias versiones, desde la reducida de dos canales hasta la plenamente desarrollada con ocho canales. Permite la utilización de parámetros en tiempo real. ■



En la fotografía puede apreciarse el micro-calculador "Pioneer 500" del que se hace mención en la última noticia de esta Sección

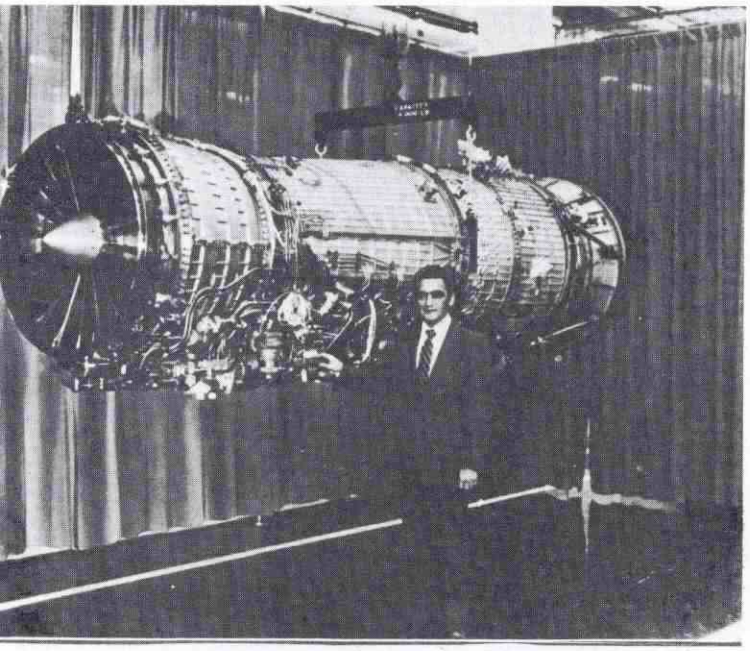
MATERIAL Y ARMAMENTO



El F-18A "Hornet", de McDonnell-Douglas Northrop, momentos antes de repostar en pleno vuelo

Avión de transporte "Araba", de características Stol, producido en Israel por el Grupo de industrias I.A.I.

Un Avión A-10 de uno de los escuadrones de entrenamiento de la U.S.A.F., armado con bombas para prácticas de 250 libras, en el momento de uno de los múltiples ejercicios



Motor F-101, construido por la General Electric, para los cazas supersónicos F-16 y F-14

El "Tornado" producido por el Consorcio PANAVIA para Alemania Federal, Inglaterra e Italia, volvió a ser el protagonista en la última Feria Internacional de Hannover

Sistema británico de mandos eléctricos

Próximamente se iniciarán las pruebas en vuelo de un nuevo sistema de mando para los aviones del futuro. La empresa British Aerospace (BAe) colabora con los científicos del Real Instituto de Aviación de Farnborough, al sur de Inglaterra, en el perfeccionamiento de lo que se considera el sistema de vuelo del futuro.

Este sistema, denominado Tecnología de Mando Activo (T.M.A.), reemplaza los mecanismos articulados y activa los mandos mediante impulsos eléctricos que se transmiten por cables. La T.M.A. no sólo logra estabilizar el avión mejor que el piloto, según se afirma, sino que también mejora el control del avión en todas las etapas del vuelo. Puede combinarse con otros sistemas de mando por computadora, encargándose prácticamente de guiar el avión, aun en condiciones inestables, permitiéndole al piloto dedicarse a otras tareas.

Un caza Hunter biplaza perteneciente al R.A.E. acaba de dotarse de un sistema de T.M.A. como segunda etapa del programa de perfeccionamiento. El Hunter es el único avión de Gran Bretaña dotado de un sistema de T.M.A.; éste se instalará antes de fin de año en un caza Jaguar y más adelante en un reactor Harrier de despegue vertical.

Se ha instalado en el Hunter una palanca de mando rígida que sólo requiere la presión de la mano para activar los impulsos eléctricos que accionan los mandos hidráulicos del reactor. También se está modificando el mando de dirección, que se activará del mismo modo, casi sin mover la mano.

Avión de Combate para los años 80

La Casa Alemana "MBB" está efectuando estudios y posibles configuraciones para un avión de combate táctico para los años 90 (TKF), en cooperación nacional y europea. Objetivo primario, misiones aire/aire, papel secundario, actuaciones aire/tierra. Integración y combinación de nuevas tecnologías clave para alcanzar los objetivos de proyecto: rendimientos supersónicos superiores y características de maniobrabilidad adecuadas en la gama supersónica alta, hasta velocidades muy bajas, mediante eliminación o ampliación de la limitación del ángulo de ataque y ángulo de deslizamiento.

"Nueva Aerodinámica": Mejora de la maniobrabilidad gracias a ángulos de ataque y deslizamiento superiores, incluso por encima del clásico límite de rebasamiento. Por otra parte se necesita un buen comportamiento de vuelo "convencional". Estos requisitos pueden cumplirse relativamente bien mediante una configuración de alas en Delta y planos de dirección tipo pato.

Tecnología CCV: Un desarrollo consecuente del control "Fly-By-Wire" eléctrico, a prueba de fallos, en la construcción de aviones de combate (como el Tornado) permite el desarrollo de unas nuevas configuraciones de avión, exclusivamente de acuerdo con puntos de vista de rendimiento de vuelo. Renunciando a la estabilidad natural, se llega a un diseño como "Control Configured Vehicle" (CCV). La tecnología CCV, en combinación con "Control directo de fuerza ascensional y lateral", mejora además el comportamiento de la dirección del vuelo, la maniobrabilidad y por tanto la efectividad de ascensión del TKF. CCV permite también suprimir el aleteo cuando se llevan cargas exteriores, y disminuye la resonancia de racheado en vuelo rasante. Este diseño, en combinación con una cabina pendiente de desarrollo, para elevadas cargas g, permite una amplitud de acción del avión de combate táctico, que hasta ahora era inimaginable.

Ejercicio "Red Max Alpha"

Ala Táctica de Caza 388 de la Base de Hill, Utah, ha llevado a cabo un ejercicio denominado Red Max Alpha, concebido para demostrar la capacidad de los F-16, en cuanto a movilización, despliegue y empleo en un ambiente europeo simulado. Otro beneficio adicional era la generación de una base de datos para operaciones similares de las subsiguientes unidades F-16.

En un período de tres días, 12 aviones F-16 efectuaron un total de 101 salidas, con una duración que oscilaba entre 1 hora y 10 horas y 45 minutos. En el tercer día, los 12 F-16 alcanzaron una proporción media de salidas de 5,0 durante un período de 12 horas con dos aviones efectuando siete salidas cada uno. Los resultados del Ejercicio Red Max Alpha son especialmente significativos, si se tiene en cuenta que era el primer ejercicio de este tipo para los F-16, y que se utilizaron pilotos relativamente inexpertos así como personal de mantenimiento en las mismas condiciones. La fase siguiente de demostración de la capacidad operativa de los F-16 se denominará Yellow Max Alpha.

Pruebas de resistencia nuclear

Durante un programa de cuatro meses de duración, un F-16 fue sometido repetidas veces a impulsos electromagnéticos de alta tensión que simulaban los producidos por una explosión nuclear, con el fin de poner de manifiesto la "dureza nuclear" del caza.

Se aplicaron al avión más de 3.100 impulsos electromagnéticos y se realizaron unas 1.200 mediciones de tensión inducida en los principales circuitos eléctricos del avión, con el F-16 situado sobre una plataforma de madera de 10 metros de altura, de la que es descendido en el momento de ser tomada la foto que ilustra esta noticia.

El F-16 superó satisfactoriamente las pruebas sin que se quemaran los circuitos o el equipo eléctrico o funcionaran mal los mismos y, posteriormente, el avión volvió en vuelo a la instalación de General Dynamics en Fort Worth.

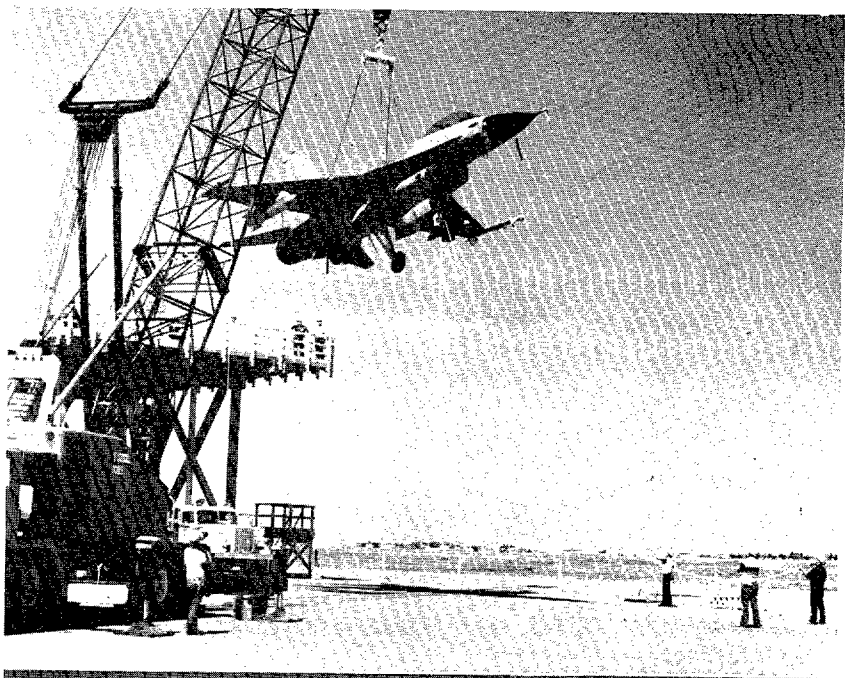
En pruebas anteriores, un F-16 fue sometido a una serie de choques por rayos artificiales, sin que sufrieran daños sus sistemas electrónicos o eléctricos, ni los mandos. Y recientemente, en una demostración no prevista, un F-16 recibió el impacto de un rayo durante un vuelo a California, pero aterrizó rutinariamente en su Base sin haber sufrido daños.

Misiles guiados por Satélites

En un nuevo sistema de dirección de tiro se utilizan las señales de radio emitidas por satélites para guiar con precisión misiles tácticos de mediano alcance hacia objetivos terrestres o marítimos. El sistema de a bordo determina la posición precisa y la velocidad de un misil, en cualquier lugar donde se encuentre, calculando el tiempo que tardan en alcanzar el arma las señales transmitidas por cuatro satélites NAVSTAR Global Positioning System. La información es utilizada para corregir los cálculos de navegación por inercia del misil. Esta técnica ofrece varias ventajas sobre los métodos de guía clásicos, principalmente, en cuanto a la simplicidad, disimulo y adaptabilidad para volar sobre cualquier terreno. Un misil lanzado hasta más allá de las defensas enemigas es difícilmente detectado por los radares del enemigo porque no emite señales de radar reveladoras. Este sistema está siendo desarrollado por Hughes para la Aviación estadounidense.

Pruebas de un motor a escala reducida

Tras registrarse más de 400 horas de funcionamiento en el banco de pruebas, se iniciaron los ensayos con una nueva versión más pequeña del reactor Rolls-Royce RB211 en condiciones de vuelo simulado. La empresa manifiesta que ello representa un progreso importante en el perfeccionamiento de este motor, que constituye el primer equipo propulsor no estadounidense escogido para un nuevo avión Boeing. Rolls-Royce señala en un informe que los vuelos simulados se realizan en una cámara especial de pruebas del Instituto Nacional de Tubinas de Gases, donde pueden producirse las condiciones del aire a diversas alturas. ■

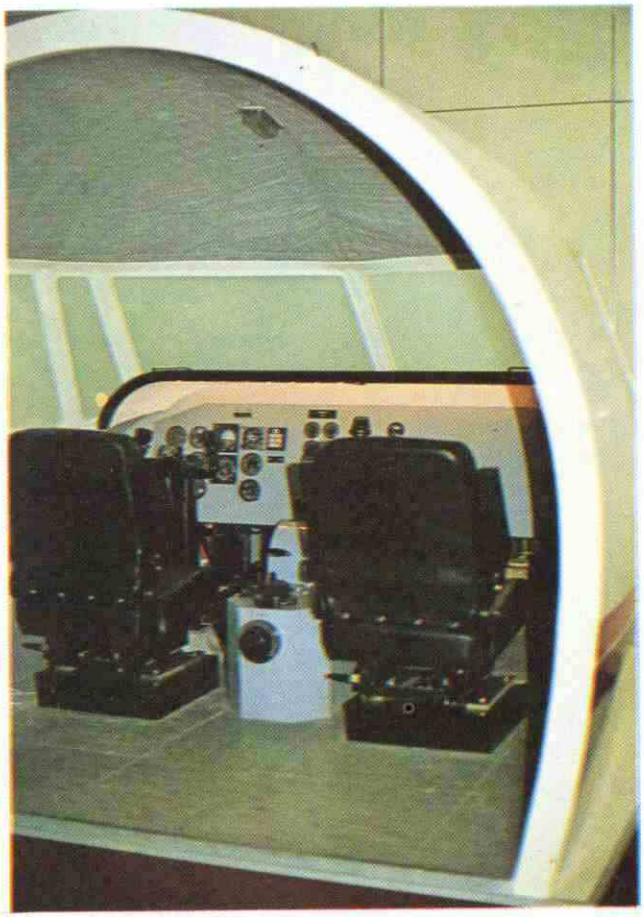


Un F-16 es descendido de una plataforma de madera de 10 metros de altura en la que se le sometió a pruebas de resistencia nuclear

INDUSTRIA NACIONAL

Estación de energía solar en C.A.S.A.

La veterana industria aeronáutica Construcciones Aeronáuticas, S.A., se está poniendo al día respecto a las nuevas tecnologías. De todos es conocido que una de las alternativas al cada vez más escaso y caro petróleo es la utilización de la energía solar. C.A.S.A. lleva ya bastante tiempo trabajando en esa materia. Ultimamente ha inaugurado su estación solar en Getafe. Dicha estación incorpora las técnicas más avanzadas. El diseño y la mayor parte de la fabricación es nacional. Esta estación servirá de piloto a instalaciones posteriores nacionales. Esperamos que este ejemplo sea seguido por otras industrias.



Vista interior de la cabina de mando del simulador de vuelo desarrollado por Marconi para la Escuela de Navegación Aérea de Matacán

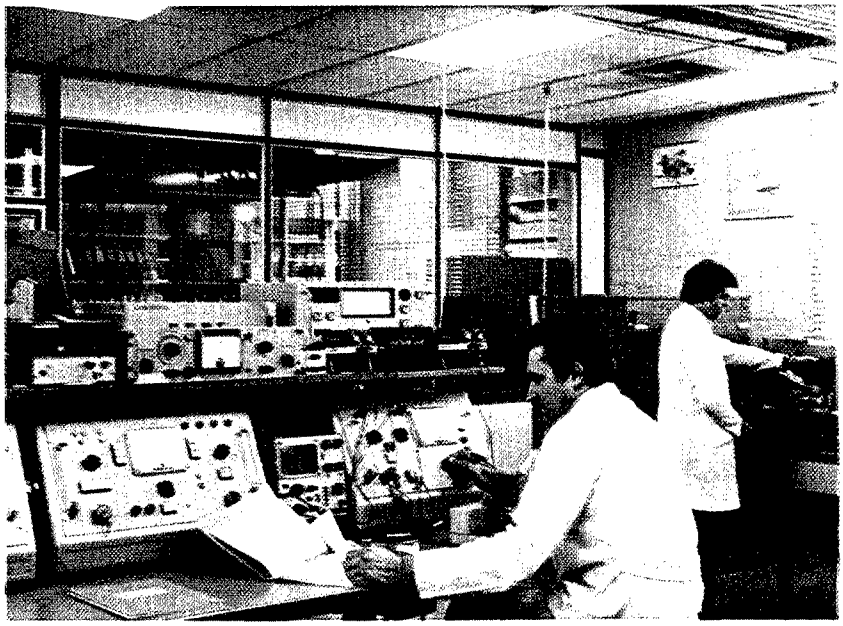
Marconi realiza grandes instalaciones electrónicas

Marconi Española, S.A. (M.E.S.A.), está realizando grandes instalaciones electrónicas, lo mismo en la Aviación Militar, que en la Civil. El mes que viene publicaremos un estudio completo sobre esto. Ahora nos limitaremos a hablar de dos instalaciones concretas.

M.E.S.A. ha diseñado, fabricado e instalado el simulador de vuelo de la Escuela Nacional de Navegación de Matacán. Este simulador es de los más completos e inscorpora las técnicas más avanzadas.

Asimismo, M.E.S.A. diseñó e instaló el I.L.S. del Aeropuerto de Santiago de Compostela. En esta instalación intervino un personal altamente cualificado, de Marconi. Marconi, que representa mucho por su nombre en Electrónica, para el Ejército del Aire, supone una larga tradición en la colaboración. Los instrumentos Marconi dotaron a nuestros aviones de la postguerra.

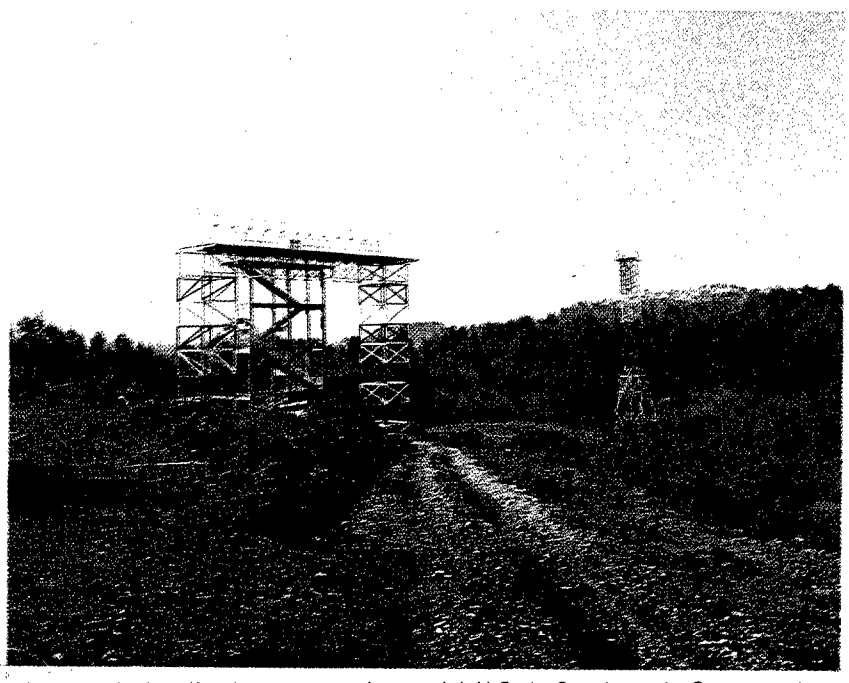
Para realizar todos estos trabajos M.E.S.A. dispone de unos Laboratorios Electrónicos de primera fila, que colaboran estrechamente con el I.N.T.A.



Sala de pruebas de servomandos: En esta sala se prueban los reparables de la cadena de mandos del avión C-11 (Mirage III). En primer término, prueba de los dispositivos electrónicos; al fondo, prueba de los actuadores hidráulicos

Colaboración de F.E.M.S.A. con el Ministerio de Defensa.

F.E.M.S.A., industria que nació para fabricar magnetos para el Ejército del Aire, tal como indica su nombre, Fábrica Española de Magnetos, S.A., se ha dedicado a lo largo de 40 años a construir elementos para nuestro Ejército y a su mantenimiento. Hace cuatro años empezó con una nueva tecnología, al revisar los servomandos de los aviones "Mirage" III EE. F.E.M.S.A. y el entonces Ministerio del Aire realizaron grandes inversiones para abordar esa tarea. Se montó en F.E.M.S.A. un área limpia para poder hacer el mantenimiento de los servomandos. Estos se revisan lo mismo en su parte hidráulica que en la electrónica. Para ello, mediante un acuerdo con Marcel Dassault, se trajeron los bancos de prueba necesarios, que fueron instalados en el área limpia. Asimismo, personal de F.E.M.S.A. y de la Inspección del Ejército del Aire siguieron unos cursillos en Francia, para poder desempeñar su cometido. Actualmente se está viendo la posibilidad de poder hacer lo mismo con los más sofisticados "Mirage" F1. Desde luego la inversión, lo mismo por parte de la Empresa que del Ministerio de Defensa serán muy fuertes, pero será compensado con la posible creación de nuevos puestos de trabajo. Los resultados obtenidos hasta ahora en la revisión de los servomandos del "Mirage" III EE han sido excelentes a juicio de la Unidad de Vuelo correspondiente. ■



Antena de localizadores y monitores del ILS de Santiago de Compostela

PASATIEMPOS

PROBLEMAS DEL MES

Por MIRUNI

1.—Un niño cambia monedas de 1 peseta por monedas de 5 pesetas, sin perder ni ganar dinero. Después del cambio tiene 24 monedas menos. ¿Cuántas monedas de 1 peseta tenía antes del cambio?.

2.—Jaimito, que tiene 13 años, le pregunta a su primo Enrique, que es licenciado en exactas, la edad que tiene. Enrique le responde: Si al cubo de los años que tengo le sumas el triple de su cuadrado y tres veces mi edad actual, obtienes 21.951. Jaimito, que ha planteado el problema, protesta pues le sale una ecuación de tercer grado y todavía no sabe resolverla. Sin embargo, Enrique le demuestra un procedimiento más fácil para hallar su edad, sin recurrir a ecuaciones de 2.° ó 3.er grado. ¿Cuál sería ese procedimiento y qué edad tiene Enrique?.

3.—Un problema clásico pero que las generaciones jóvenes puede que no lo conozcan. Un pastor que lleva una oveja y unas berzas para alimentarla consigue capturar vivo a un lobo que había caído en una trampa. Contento, se dirige al pueblo, pero para ello necesita atravesar un río y sólo cuenta con un pequeño bote para conseguirlo. Como él tiene que remar, no se atreve a transportar a la vez al lobo, la oveja y las berzas, por miedo a que el lobo se coma la oveja, o que ésta se coma las berzas. ¿Qué es lo que debería hacer para pasar el río?.

SOLUCIONES A LOS PROBLEMAS DEL NUMERO ANTERIOR

1.—Tardarán 27 y 54 horas. Digamos que un grifo sólo tarda X y el otro 27 + X

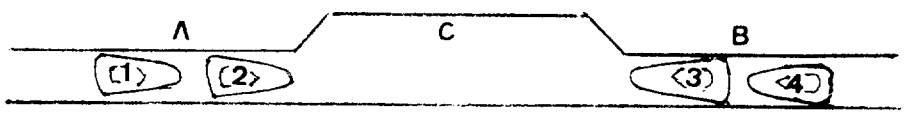
Resolviendo esta ecuación, obtendremos X = 27

$$\text{Luego } \frac{1}{X} + \frac{1}{27 + X} = \frac{1}{18}$$

2.—La relación será:

Juan	Zamora	Médico	30 años
Luis	Vigo	Marino	25 años
Miguel	Córdoba	Piloto	29 años

3.—

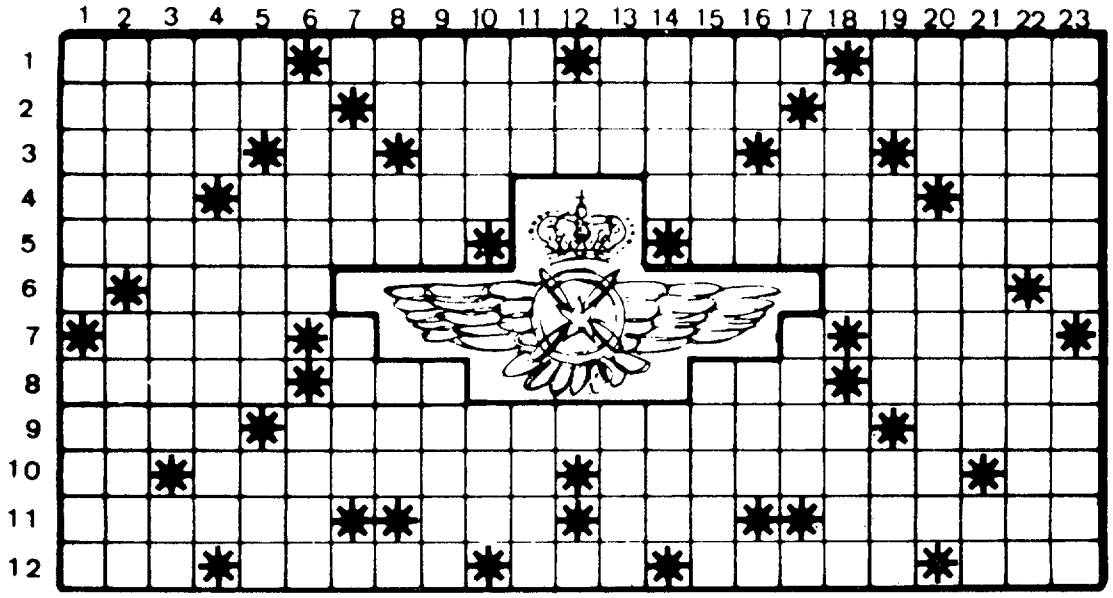


Los pasos serán:

1.° El barco 2 pasa a la ensenada C
2.° El barco 1 retrocede un poco
3.° Los barcos 3 y 4 pasan en línea recta a A
4.° El barco 2 pasa a B y sigue su camino
5.° Los barcos 3 y 4 retroceden a B
6.° El barco 1 entra en la ensenada C
7.° Los barcos 3 y 4 pasan a A y siguen su camino
8.° El barco 1 pasa a B y sigue su camino

CRUCIGRAMA

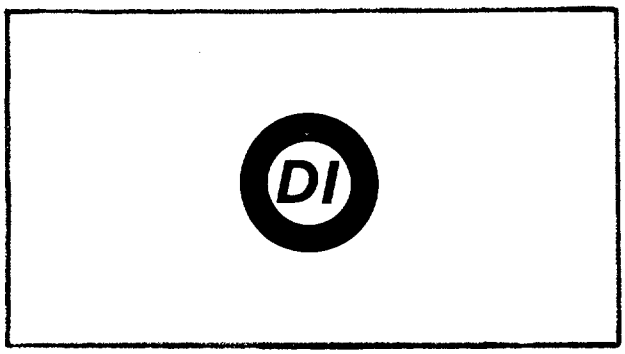
Por E.A.A.



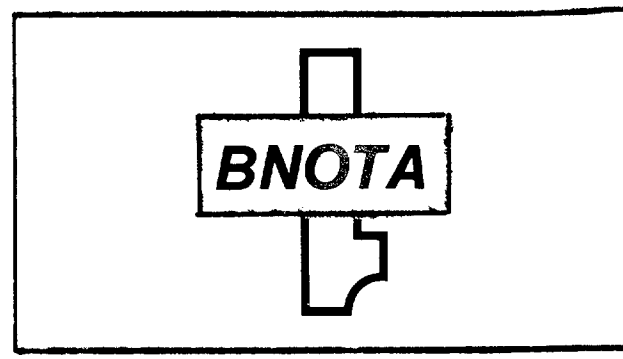
HORIZONTALES: 1.–Primera etapa del "Jesús del Gran Poder". Al revés, nombre de un avión que intervino en nuestra guerra civil. Envolviera. Metal alcalino muy parecido al platino. 2.–Hacer referencia de una persona o cosa sin nombrarla. Al revés, héroes griegos que fueron a Colgos en una nave a conquistar el velloncillo de oro (singular). Aviador que repite en 1930, sobre una avioneta de proyecto y construcción propia, el itinerario de la Escuadrilla "Elcano" (Madrid-Manila). 3.–Movimiento circular. Estados Unidos de América. Centro de Control de los vuelos espaciales americanos. Al revés tercer satélite en tamaño de Júpiter. Al revés, duración de las cosas materiales. 4.–Proveer un empleo. Graso, gordo (plural). Libere a alguien de una obligación. Centro de instrucción y reclutamiento. 5.–Nombre de un cazador español de nuestra guerra civil (17 victorias aéreas). Al revés, el mayor satélite de Júpiter. 6.–Número romano. En poesía, viento noroeste. Río francés. Vocal. 7.–Nombre latino de una bella ciudad vasca. Punto cardinal. Vocal. Cierto color. 8.–Letras de "Junkers".–Al revés, agudeza en el que habla. Preposición. Molusco acéfalo propio de los mares tropicales. 9.–Tuve por cierta una cosa. Dícese de los vehículos cuya forma disminuye la resistencia del aire. Letras de "sacad". 10.–Negación.–Pionero francés de la aviación que triunfó en la carrera París-Madrid de mayo 1911.–Antigua marca de aviones francesa. Conjunción. 11.–Escogiese entre varias cosas. Plantígrado. Igual, semejante. Primer cosmonauta ruso que salió al espacio exterior de la Vockhod-2. 12.–Federación Aeronáutica Internacional. Nombre de cierto avión de lucha antisubmarina. Ande hacia atrás, retroceda. Ondula, forma olas. Plantígrado (fem.).

VERTICALES: 1.–Quinta etapa del itinerario de la Escuadrilla ELCANO. Al revés, René Paul... máximo cazador francés de la I G.M. (75 victorias aéreas). 2.–Confederar, unid. Satélite de Júpiter. 3.–Conocido avión de caza inglés de la II G.M. Pronombre personal. 4.–Loco. Al revés, torcido, fuera de regla (plural). 5.–Vocales. Adjetivo aplicado a la persona o cosa distinta de la que se habla (plural). Demostrativo. 6.–De color rojo claro. Clément... pionero aeronáutico de 1880. 7.–Vocal. Figuradamente, deseo ardiente. Percibir por cierto sentido. 8.–Símbolo químico. Reflexivo. Al revés, pasión que mueve a enojo. Símbolo químico. 9.–Monte griego. Al revés novenos. 10.–Letras de "Puros". Entregues, dones. 11.–Población francesa. Al revés, uní con hilos. 12.–Letra de "nos". Símbolo químico. Número romano. 13.–Sobrino de Abraham. Preposición. 14.–Nombre propio ruso. Posesivo (femenino). 15.–Armadura, conjunto de armas. Esfera aparentemente azul y diáfana que rodea a la Tierra. 16.–Dios adorado por los antiguos egipcios. Preposición. Letras de "cuco". Símbolo químico. 17.–Vocal. Al revés, entregó, donó. Al revés, coloca algo en un sitio. Número romano. 18.–Suavices, rebajes usando cierto instrumento. Nombre familiar de mujer. 19.–Símbolo químico. Al revés, obra en verso. Satélite de Saturno. 20.–Letras de "dore". Pecado carnal cometido por parientes en grados en que está prohibido el matrimonio. 21.–Al revés, sacáis de raíz. Negación. 22.–Figuradamente, abundancia de riquezas. Pequeños, de baja estatura. 23.–Al revés, añado. Ansioso, codicioso.

JEROGLIFICOS:



¿QUE LE PASO AL AVION?



¿EN QUE AVION VOLASTE?

SOLUCIONES DE LOS PASATIEMPOS PUBLICADOS EN AGOSTO

CRUCIGRAMA:

HORIZONTALES: 1.–Coces. Penca. Pavos. Plena. 2.–Utopía. Aeronaves. Frenan. 3.–Esna. Re. Corazón. Mi. Oiro. 4. Res. Cumbre. siáloV. ruS. 5.–Procederá. Andrómeda. 6. O. Loir. Dean. C. 7.–Combas. Songas. 8. Lampo. Oír. Ezo. Ansar. 9.–Asea. Interpeláseis. eesA. 10.–Cl. Coreador. eriftipS. iT. 11. Otitis. Esb. Neo. Luis. mo. 12.–Nadaremos. Ait. Monomotor.

VERTICALES: 1.–Cuerpo. Lacón. 2.–otseR. Casita. 3.–Consolóme. Id. 4.–Epa. Compacta. 5.–Si. Ceibo. Oír. 6.–arudrA. Irse. 7.–P. Eme. Soné. M. 8.–Ea. BR. 1ta.). 9.–nécrA. Redes. 10.–Croe. roS. 11.–aoR. Proa. 12.–NA. E.I. 13.–Paz. Lent. 14.–Avos. Are. 15.–Venia. ésioM. 16.–Os. AN. zeF. O. 17.–S. MLD. soiT. N. 18. Fiordo. Silo. 19.–PR. Voena. Pum. 20.–Leo. Magnesio. 21.–Entrenase. ST. 22.–náruD. sasimO. 23.–anosaC. ratoR.

JEROGLIFICOS:

Aviones de la guerra civil: SAVOIA y CHATO

TEST AERONAUTICO

1.– c	4.– c	7.– c
2.– a	5.– b	8.– b
3.– b	6.– a	9.– a

BIBLIOGRAFIA

BONNET, Gabriel. Las guerras insurreccionales y revolucionarias. De la antigüedad a nuestros días. Buenos Aires, Ríoplatense, 1976.

El Coronel Bonnet, profesor del Centro de Preparación de la Escuela Superior de Guerra de Francia indica en el prólogo de este libro la razón por la que lo escribe: dado el gran avance tecnológico, son cada vez más improbables las grandes guerras por las consecuencias de destrucción masivas que traerían, en cambio cada vez aparece con mayor frecuencia la estrategia de la guerra revolucionaria que conquista regiones enteras sin la cooperación de la fuerza bruta, adquiriendo así una preponderancia indiscutible. A partir de esta premisa divide el libro, para el estudio de las constantes de la insurrección –sus causas, formas, la contrainsurrección y la guerra de guerrillas y revolucionaria–, las guerras insurreccionales en la antigüedad –Oriente, Grecia, Roma, Galia y Africa–, la Guerra de Independencia Norteamericana, la insurrección de la Vendée y la Chuanería, la revolución en el marxismo-leninismo –la revolución de octubre con Lenin y Trotski, el periodo stalinista,–, las experiencias revolucionarias de Yugoslavia con Tito y de Grecia, la experiencia china de Mao Tse Tung, la guerra de Indochina y la de Argelia. Por el simple recorrido del índice, nos encontramos con un interesante libro que se enfrenta a una nueva concepción del fenómeno de la guerra –antiguo en el tiempo–, pero renovado en nuestros días que en palabras del autor "hace cambiar el concepto de estrategia".

KENT, Sherman, **Inteligencia estratégica para la política mundial norteamericana.** *2.a ed. Buenos Aires, Pleamar, 1978.*

Aunque el título de este libro parece referir el concepto de inteligencia estratégica a la política norteamericana, es en realidad un tratado objetivo y de gran claridad sobre el concepto de información, que el propio autor define, ya desde el prólogo, como el "conocimiento que nuestros hombres, civiles y militares, que ocupan cargos elevados, deben poseer para salvaguardar el bienestar nacional" y a partir de esta definición analiza a lo largo del libro las dos etapas básicas que componen la inteligencia: la actividad de conseguir cierta clase de conocimiento y el conocimiento resultante. En realidad, este libro es un tratado sistemático de todo el proceso completo del funcionamiento de un servicio de inteligencia a nivel nacional, proceso que el autor describe en tres partes: la información como conocimiento y sus técnicas para conseguir, almacenar y utilizar la información posible, una segunda parte en que analiza la inteligencia como organización a nivel central o nacional, a nivel departamental y sus consecuencias, y una tercera parte en que describe la inteligencia estratégica como actividad, en que analiza los métodos de consecución de la información. Las dos primeras son más especulativas y la tercera es práctica. Todo este proceso viene dado por la necesidad de los directivos de la vida política, militar e incluso empresarial contemporánea que tengan facultad de decisión, de estar perfectamente informados, hasta llegar al conocimiento necesario sobre las situaciones que se pueden plantear para apoyarse en su decisiones.

GRIVAS, Georgios. **Guerra de guerrillas. Enseñanza de la lucha por la libertad en Chipre.** *Buenos Aires, Ríoplatense, 1977.*

No hace falta presentar al general Grivas, organizador de la guerra de guerrillas en la isla de Chipre. Quiza tampoco hiciese falta presentar su libro, donde él relata las experiencias que, como militar del ejército griego, consiguió en la lucha de guerrillas. En la introducción él mismo nos explica el porqué de este libro: "me propongo llamar la atención, dice, sobre la guerra de guerrillas, tipo de lucha con el que debemos contar en una futura contienda. Los técnicos militares se deben sentir obligados a prever el futuro. En una futura guerra habrá que contar con el empleo en gran escala de métodos de combate no ortodoxos". Y por ello sugiere que el contenido de este libro sea incluido como materia especial en los planes de enseñanza de las escuelas militares. Son palabras del propio autor, a quien debe reconocérsele gran experiencia en este terreno. El contenido del libro explica la organización de la guerra de Chipre, la estrategia seguida, la organización de la campaña, el sistema de conducción de la guerra, la táctica aplicada y un resumen en que explica las enseñanzas que se derivan de la misma y las enseñanzas generales de la guerra de guerrillas.

* * *

LOS PLATILLOS VOLANTES, por Jacques Pottier. Un volumen de 222 páginas de 14x20 centímetros. Editorial De Vecchi, S.A. Balmes, 247. Barcelona. En español.

Esta obra recopila un grupo de conferencias pronunciadas por el autor. que han sido ordenadas en tres partes, que son las que constituyen el libro. Se puede considerar que es la explicación científica de otro: "Aquello que los gobiernos ocultan sobre los platillos volantes". Pero si en aquel volumen el autor se hacía el eco del interés que el tema de los OVNI había despertado en la opinión pública, en este se hace hincapié en la mucha atención que los hombres de ciencia han prestado al tema. La preocupación por los mundos paralelos (esta obra se subtitula: "¿Estallará la guerra entre los mundos? ") es hoy un problema corriente en los medios científicos y la Física, por otra parte, admite en sus postulados los llamados "números cuánticos extraños". En esta obra se llega al pleno convencimiento de que el hombre es "un compuesto del Universo" y esta identidad de su estructura no tiene nada de estática. Lo que quiere decir que no somos más que una parte mínima del mundo que habitamos y que no existe razón alguna para que nos podamos considerar los únicos pobladores del Cosmos. Y podemos añadir con el padre Teilhard de Chardin, que "sólo lo fantástico tiene posibilidades de ser cierto". Como anécdota, podemos añadir que la introducción a esta obra lo constituye un trozo de Robur el Conquistador, escrito por el gran visionario que fue Julio Verne. Y realmente se adapta perfectamente a los tiempos actuales.

INDICE: Introducción. Primera parte. El enigma de los platillos volantes. Un programa inesperado. La otra cara del programa. La discusión del problema. El núcleo del problema. Conspiraciones. Realidad de lo imposible. Desde las profundidades del Cosmos. Relatividad, espacio-tiempo y viajes a las estrellas. Segunda parte. El Universo viviente. La vida, renovación eterna. Aspectos y poder de la vida. Evolución y civilización. Conocimiento del Cosmos. Acceso al Cosmos. Interrelaciones cósmicas. Presencia de los extraterrestres. Tercera parte: Las civilizaciones cósmicas. Colonización de la Tierra, tradición y vestigios. El caos y los Elohim . Sumer y sus alrededores. Egipto y otros lugares. América de Norte a Sur. Técnicas olvidadas. El Pacífico, este y oeste. Hijos del cielo muy bien dotados. Los "dioses" en guerra. Antepasados muy evolucionados. La venida de los "dioses". "El enigma de los primeros mapas del mundo". La ascensión de los nuevos "dioses".

RELACION DE OBRAS INGRESADAS ULTIMAMENTE EN LA BIBLIOTECA CENTRAL DEL CUARTEL GENERAL DEL AIRE

GARCIA CORDERO, Maximiliano. La Biblia y el legado del antiguo Oriente. El entorno actual de la historia de la salvación. Madrid, Biblioteca de Autores Cristianos, 1977.

SPAEMANN, Robert. Crítica de las utopías políticas. Pamplona, Eunsa, 1970.

MARTINEZ MARINA, Francisco. Teoría de las Cortes. Edición preparada por J. M. Prendes. Madrid, Editora Nacional, 1979.

WALTER, Kurt. Anatomía de la economía. Una introducción a la economía política. Madrid, Alianza Editorial, 1971.

GARCIA CASERO, Rafael. Caciques y ladrones. Anécdotas, noticias, datos e historias referentes al caciquismo y los caballistas. Madrid, Turner, 1979.

CHOLET, E. El arte militar de los chinos. Una doctrina de guerra bimilenaria. Buenos Aires, Pleamas, 1969.

ESTADOS UNIDOS, Cuartel General del Ejército. Evasión y escape (FM 21-77). Buenos Aires, Rioplatense, 1970.

SPEIDEL, Hans. Invasión 1944. Buenos Aires, Círculo Militar, 1973.

GRAY, Robert L. Problemas de física. Mecánica y calor. México, limusa, 1979.

RUBIO REQUENA, Pedro María. Instalaciones urbanas. Tecnología e infraestructura territorial. Madrid, Central Ambiental, 1979.

CANUS, Albert. Narraciones y teatro. Madrid, Aguilar, 1979 (Biblioteca Premios Nobel).

CHURCHILL, Winston S.. Obras escogidas. Madrid, Aguilar, 1969 (Biblioteca Premios Nobel).

HART, Lidell B. H. Escipión el Africano. Un hombre más grande que Napoleón. Buenos Aires, Ríoplatense, 1974.

JUIN, Alphonse-Henri. Memorias. Buenos Aires, Círculo Militar, 1968.

KRAMER, Samuel Noha. La Historia empieza en Sumer. 4.ª ed. Barcelona, Aymá, 1978.

BARBA, Enrique M.. Don Pedro de Cevallos, 2.ª ed. Buenos Aires, Ríoplatense, 1978.

SILIONI, Rolando Segundo. La diplomacia luso-brasileña en la cuenca de Plata. Buenos Aires, Ríoplatense, 1975.

BONNET, Gabriel. Las guerras insurreccionales y revolucionarias. De la antigüedad a nuestros días. Buenos Aires, Ríoplatense, 1976.